

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X I V ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

– Examen de la proposition de loi relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes (n° 3855) (*M. Laurent Grandguillaume, rapporteur*)..... 2

Mardi

5 juillet 2016

Séance de 16 heures

Compte rendu n° 70

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2015-2016

**Présidence de
M. Jean-Paul
Chanteguet**
Président



La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a examiné, **sur le rapport de M. Laurent Grandguillaume, la proposition de loi relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes (n° 3855).**

M. le président Jean-Paul Chanteguet. S'agissant de la proposition de loi relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes, le Gouvernement a engagé la procédure accélérée le 24 juin et a inscrit l'examen du texte en séance publique le mardi 19 juillet après-midi.

À l'issue du délai de dépôt, vendredi dernier, le secrétariat de la Commission a enregistré quatre-vingt-dix-neuf amendements. L'amendement CD4 doit être déclaré irrecevable au titre de l'article 40 : son auteur, M. Christophe Caresche, a été prévenu par message électronique. Il reste quatre-vingt-dix amendements à examiner.

M. Laurent Grandguillaume, rapporteur. Le transport public particulier de personnes (T3P) est au cœur des débats suscités par l'économie dite collaborative. Cette expression renferme différentes réalités, de la *start-up* française qui innove et s'inscrit dans une dynamique collaborative, à la multinationale qui se développe sur la base de schémas d'optimisation fiscale et veut imposer un monopole sectoriel en mettant en concurrence les travailleurs indépendants entre eux. Dans ce dernier exemple, on est loin de l'esprit collaboratif !

On retrouve ce paradoxe dans le transport public particulier de personnes, où les tensions entre les acteurs se manifestent par des conflits réguliers. Au-delà de nos sensibilités, la question qui nous est posée collectivement consiste à savoir comment concilier la révolution numérique et le progrès humain.

Les comportements des usagers se sont profondément modifiés avec le développement de l'économie du partage et de la fonctionnalité – covoiturage, Autolib' et Velib' à Paris –, tout comme celui des collectivités, avec la mise en place de voies réservées aux bus, la piétonisation croissante, la baisse du nombre de places de stationnement, le développement des zones 30, la baisse de 25 % de la circulation à Paris en dix ans. Les mutations technologiques, qui accélèrent ces changements, imposent de repenser régulièrement l'équilibre du secteur, le cadre juridique, la qualité de service pour les usagers et l'avenir de ceux qui travaillent au quotidien dans ce secteur.

Ainsi, la généralisation et la facilitation de l'utilisation des réservations numériques sur les applications de voitures de transport avec chauffeur (VTC), comme sur celles dévolues aux taxis, sont venues bouleverser le fonctionnement des taxis et percuter le monopole de la maraude, qui est la contrepartie de l'autorisation de stationnement (ADS). La maraude numérique a, elle aussi, suscité des débats : comment la contrôler, avec quels outils ?

Certains acteurs ont parfois le sentiment, à juste titre, d'être confrontés à une jungle urbaine, un *Far West* technologique où chacun cherche à imposer ses règles à l'État de droit par un état de fait, grâce au nombre et à la massification. Or nous sommes sur le domaine public, et il s'agit bien d'une question d'ordre public et de régulation. Les enjeux de la mobilité doivent concilier la création de richesses et d'emplois, la sécurité publique, la protection de l'environnement et l'innovation, et la protection des personnes – consommateurs, salariés et artisans.

Le taxi est parfois présenté par ses détracteurs comme une profession en voie de disparition alors même que, partout dans le monde, il est le premier à nous accueillir – en association avec les VTC dans certaines mégapoles – et qu'il est le seul transporteur à couvrir

tout le territoire français, en zone urbaine, périurbaine et rurale. Contrairement à certaines idées reçues, il a un avenir, puisqu'en vingt-cinq ans, le nombre d'ADS est passé de 42 000 à 60 000, ce qui représente une augmentation de 41 %. Il faut y ajouter les conséquences de l'adoption en 2009 de dispositions législatives qui ont largement facilité l'accès à la profession de chauffeur de VTC et le dispositif résultant de la loi d'orientation des transports intérieurs de 1982, dit LOTI léger, initialement collectif et sur réservation, mais qui a été contourné par certaines plateformes depuis quelques années.

Les conflits réguliers sont souvent présentés, à tort, comme des conflits entre les taxis et les VTC alors qu'il s'agit plutôt d'une mobilisation des chauffeurs de taxi, VTC et LOTI face aux logiques de *dumping* social qui tendent à s'imposer. De ce point de vue, la France ne constitue pas une exception. Il n'est que de voir ce qui se passe à Londres, New York, Los Angeles, Montréal, et bien d'autres villes de par le monde, où les chauffeurs se mobilisent. Quel que soit leur statut, ils sont confrontés à une paupérisation, niée par certains mais que j'ai pourtant eu l'occasion de constater sur le terrain lors de nombreux échanges. Ainsi, il n'est pas rare de rencontrer des chauffeurs de taxi qui réalisent moins de 130 euros de courses par jour alors qu'ils doivent rembourser l'annuité d'emprunt pour leur ADS, le matériel et les charges.

Pour ce qui est des VTC, beaucoup exercent sous le régime de la microentreprise, avec le statut d'autoentrepreneur, pour un revenu moyen de 440 euros par mois, ce que confirme une récente étude de l'INSEE. Un chauffeur VTC travaillant à temps plein – 37 heures sur quarante-cinq semaines –, au plafond du régime d'autoentrepreneur, perçoit l'équivalent du RSA pour une personne seule une fois qu'il a payé la commission de la plateforme, les charges sociales, les frais de chambre, le carburant, la location du véhicule, l'assurance et l'entretien. Il est donc obligé de travailler 14 ou 15 heures par jour pour réussir à vivre de son activité. Quant au chauffeur LOTI, on lui a le plus souvent proposé un contrat à temps partiel optimisé par un régime de microentreprise complémentaire de l'activité salariale. Telle est la réalité de ce secteur.

Le T3P est pourtant un secteur d'avenir si l'on se réfère à l'évolution démographique, à la croissance du tourisme et de la fréquentation des aéroports. Il recèle des gisements d'emplois répondant aux enjeux de la transition écologique, non délocalisables et générateurs de ressources fiscales domestiques. Il est donc nécessaire de saisir les opportunités offertes au consommateur par l'innovation technologique, tout en protégeant les personnes.

C'est le sens de la loi du 1^{er} octobre 2014 relative aux taxis et aux VTC – dont je salue l'auteur, notre collègue Thomas Thévenoud – qui a rééquilibré les contraintes pesant sur les différents acteurs, harmonisé certaines règles qui constituaient des distorsions de concurrence, modernisé le droit et les outils – je pense en particulier à l'*open data* des taxis, ou à l'obligation de disposer d'un terminal de paiement électronique (TPE). Le taxi a toutefois connu une stagnation à partir de 2014, et même un décrochage en 2015. Bien sûr, il faut distinguer la situation des grandes agglomérations de celle des zones rurales, où l'économie du taxi repose essentiellement sur le transport assis de patients (TAP). Dans les grandes agglomérations, la coexistence de deux modes de T3P est difficile dans la mesure où ces deux modes s'exercent dans des conditions légales, sociales, financières, technologiques et culturelles différentes. Il est donc essentiel, pour pacifier le secteur et donner de la visibilité à ses acteurs, de prendre des mesures de cohésion passant par la responsabilisation, la régulation et la simplification : c'est tout le sens de la proposition de loi que je vous présente aujourd'hui.

Le 26 janvier dernier, le Premier ministre m'a confié la mission de rechercher des solutions pour sortir de la crise touchant le secteur des taxis. Le Premier ministre Manuel Valls, les ministres Alain Vidalies, Bernard Cazeneuve, et moi-même, avons reçu l'ensemble des organisations de taxis à Matignon dès le 28 janvier. À l'issue de cette concertation, j'ai proposé plusieurs solutions immédiates.

La première consistait en un renforcement des contrôles : plus de 15 000 véhicules, taxis, VTC et LOTI, ont ainsi été contrôlés depuis le mois de février, notamment dans le cadre d'opérations relevant des Comités opérationnels départementaux anti-fraude (CODAF), avec le concours des Boers – la brigade de police spécialisée dans le contrôle des taxis – et d'autres forces de police et de gendarmerie dont je salue l'implication, car tous ces personnels sont actuellement très sollicités. Des formations ont été organisées en direction des services de police et de gendarmerie dans les départements.

La deuxième solution consistait en la mise en place de cellules d'accompagnement des situations individuelles, dans chaque département, pour aider les chauffeurs en difficulté. Plusieurs centaines de dossiers ont été déposées auprès des cellules, qui travaillent en liaison avec les services fiscaux, l'URSSAF et le médiateur du crédit, que les chauffeurs peuvent également saisir directement.

Enfin, des lettres de mise en demeure ont été envoyées aux plateformes numériques pour leur demander des éléments d'information sur les chauffeurs qu'elles mettent en relation avec les clients. L'absence de réponse de leur part a conduit les pouvoirs publics à réagir en légiférant, afin que le régulateur puisse disposer des outils nécessaires à l'exercice de sa mission.

Par ailleurs, un travail de concertation a été effectué avec tous les acteurs. J'ai ainsi rencontré l'ensemble des organisations de taxis, de VTC et de LOTI ainsi que les responsables des plateformes numériques, avant de présenter un plan d'accompagnement, de modernisation et de cohésion du secteur. La mise en place de ce plan passe par une distinction claire entre les différents métiers ; une meilleure identification des acteurs et des qualifications nécessaires au transport de personnes et à la protection du consommateur, par la mise en place d'un tronc commun d'examen pour les taxis et les VTC ; une régulation du numérique afin d'éviter de nouvelles dérives ; une modification de la gouvernance ; la prise en compte des difficultés de la profession et de la situation des locataires – il s'agit ici de la difficulté d'accès aux licences ; une solution au problème des licences avec la création d'un fonds de garantie. La plupart de mes propositions ont été reprises dans la feuille de route pour l'avenir du secteur du T3P présentée par Alain Vidalies à tous les acteurs – taxis, VTC, LOTI, plateformes numériques – le 4 avril dernier, et quatre groupes de travail ont été mis en place.

Dans la continuité de ce travail, j'ai déposé, avec mes collègues du groupe Socialiste, écologiste et républicain, une proposition de loi visant à responsabiliser les plateformes, à doter les pouvoirs publics d'instruments de régulation sans pour autant empêcher l'innovation – un observatoire national afin de disposer de données fiables, la remontée d'informations liées à l'absence de réponse des plateformes aux questions formulées dans les lettres de mise en demeure –, à simplifier les statuts des chauffeurs pour clarifier l'offre pour le consommateur, et à permettre aux chauffeurs de travailler avec différentes plateformes, ce qui consiste, en fait, à remettre en cause les clauses d'exclusivité.

C'est volontairement que nous n'abordons pas la question de la maraude, qui ne pose pas un problème résultant du dispositif légal en vigueur, mais de l'absence de contrôle de son application. La question du fonds de garantie n'est pas non plus évoquée, puisqu'il ne serait pas opportun de la traiter dans le cadre d'une proposition de loi : c'est dans le cadre de la loi de finances qu'elle a vocation à être réglée – Alain Vidalies recevra d'ailleurs toutes les

organisations concernées jeudi prochain afin de faire le point sur cette question. Notre proposition ne supprime pas complètement le régime LOTI, qui a une utilité et un objet qui lui sont propres. Enfin, on ne détaille pas le tronc commun d'examen, qui n'est pas de niveau législatif, mais réglementaire.

L'article 1^{er} vise à améliorer le régime déclaratif et l'obligation pour les plateformes, considérées comme des centrales de réservation qui organisent des déplacements, de vérifier que les personnes mises en relation respectent bien les règles d'accès à la profession de VTC. Il s'agit de remédier à une situation que nous avons connue pendant la crise survenue début 2016, au cours de laquelle les pouvoirs publics se sont trouvés dans l'incapacité d'obtenir dans de brefs délais les éléments permettant de réguler face à des comportements nouveaux qui ne sont pas acceptables.

L'article 2 a pour objet d'améliorer la connaissance du secteur par l'ensemble des acteurs, publics et privés, et un observatoire national du secteur sera ensuite créé, qui va permettre de disposer de données fiables. Je vous proposerai une réécriture de l'article visant à garantir que ces données restent confidentielles.

L'article 3 vise à empêcher les clauses d'exclusivité et donc à permettre aux chauffeurs, quels qu'ils soient, de travailler avec plusieurs plateformes. Cela permettra d'éviter les situations de monopole ou de duopole tout renforçant la concurrence entre les acteurs et l'indépendance des entreprises de transport.

L'article 4 a pour objet de simplifier le secteur au moyen du régime LOTI léger. En ce qui concerne les statuts des chauffeurs, comment expliquer à un consommateur que dans le cas où il effectue une réservation de groupe, il peut faire appel à un LOTI léger, mais que cela lui est impossible quand il est seul ? Il est indispensable de simplifier ce qui ressemble à une vraie usine à gaz, pour revenir à deux statuts : les taxis et les VTC. Le LOTI, qui date de 1982, a été utilisé massivement en zone urbaine par les plateformes pour contourner la loi et imposer un état de fait à l'État de droit. Cela a été souligné par le rapport du Gouvernement sur l'application de la loi Thévenoud, publié fin 2015, dans lequel il était souligné que le régime LOTI était utilisé pour faire du VTC, en particulier à Paris, et que cela n'était sanctionné par aucune disposition législative ou réglementaire spécifique. La Préfecture de police avait indiqué qu'elle n'était pas en mesure de sanctionner de façon adéquate. Les acteurs demandaient alors un arrêt de l'usage abusif du régime de LOTI tandis que les VTC exprimaient eux-mêmes le souhait de voir s'opérer un alignement de la réglementation des LOTI sur celle des VTC, ce qui a abouti aux manifestations de mécontentement que nous avons connues fin janvier 2016.

Cela a totalement déséquilibré le marché en région parisienne. Une période de transition est prévue pour que les chauffeurs LOTI puissent demander l'équivalence VTC par reconnaissance de leur période d'activité – il n'est donc pas question de remettre en cause des emplois ; il s'agit simplement de simplifier des statuts juridiques. Dans le secteur rural, le statut ne pose aucun problème et ne nécessite donc pas de modification. Lorsque les plateformes dénoncent le fait que les critères de transition ne sont pas connus, elles omettent de dire que ces équivalences existent déjà, à partir de douze mois d'activité. Il faudra juste permettre aux chauffeurs LOTI de passer plus simplement au statut de VTC. La réalisation de services occasionnels sera donc interdite avec des véhicules de moins de dix places dans les périmètres des autorités organisatrices de mobilité (AOM) couverts par un plan de déplacements urbains (PDU) obligatoire. C'est le sens de l'article 4.

L'article 5 rassemble, dans une section commune, les conditions d'accès à la profession de conducteur de T3P.

L'article 6 vise à confier l'organisation des examens aux chambres de métiers et de l'artisanat (CMA), afin d'harmoniser les conditions d'examen sur l'ensemble du territoire. Je précise que, contrairement à ce que l'on a pu lire dans la presse, le taux de réussite aux examens est quasiment identique pour les VTC et les taxis, et que les organismes présentant les taux de réussite les plus élevés sont ceux préparant à l'examen au moyen de formations.

L'article 7 corrige une erreur de rédaction dans la loi du 1^{er} octobre 2014 concernant les titulaires d'une seule ADS délivrée avant 2014, qui devaient l'exploiter personnellement au 1^{er} janvier 2017, ce qui posait un problème aux entreprises employant des salariés.

Comme l'a rappelé le Président de la République le 11 février dernier, « la concurrence doit être régulée. On ne peut pas faire que des gens qui ne paient pas d'impôts ni de cotisations sociales puissent s'introduire sur les marchés ». Il faut effectivement rétablir l'équité et le principe d'une concurrence saine et loyale. Le Premier ministre a, quant à lui, déclaré le 8 juin dernier que « trop souvent, les plateformes imposent leur état de fait à l'État de droit. Il faut donc anticiper, accompagner les innovations, mais aussi protéger les personnes, les salariés, les artisans ».

Pour ma part, je pense qu'il est tout à fait possible de répondre aux attentes des consommateurs en favorisant le recours aux innovations, tout en protégeant les acteurs du transport de personnes, afin d'aboutir à la mise en place d'un modèle pacifié, reposant sur des statuts clairs et permettant à chacun de travailler. Tel est le sens de cette proposition de loi.

M. Philippe Duron. La proposition de loi relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes, déposée par notre collègue Laurent Grandguillaume, est une deuxième étape dans notre action législative depuis 2012.

À la suite de la crise survenue, au début de l'année 2014, entre les taxis et les VTC, notre collègue Thomas Thévenoud avait déposé une proposition de loi visant à redéfinir les règles dans le secteur du transport routier léger de personnes. Ce texte permettait d'apporter un premier corpus de règles claires et stabilisées à un secteur économique en profonde transformation. Il ouvrait une vraie perspective de modernisation des taxis, avec le développement de la « maraude électronique » ; mettait fin au statut de locataire simple, très pénalisant pour les chauffeurs, pour généraliser le droit commun de locataire-gérant ; rendait les licences incessibles et gratuites pour mettre fin à un système de transactions devenu choquant ; contraignait les VTC à un retour à la base systématique entre chaque course pour que les taxis puissent conserver le monopole de la maraude physique ; créait un statut d'intermédiaire pour les centrales de réservation en précisant leurs responsabilités ; prévoyait des moyens de contrôle accrus, notamment sur l'application par les VTC des règles relatives à la tarification.

Ces avancées, réelles et reconnues, ont permis de corriger les dérives de la loi Novelli de 2009, qui avait entraîné une dérégulation quasi complète du secteur. Néanmoins, elles n'ont pas permis d'apporter toutes les réponses attendues, et des contournements à la loi ont été observés à de très nombreuses reprises. Un nouveau conflit social a ainsi vu le jour au début de l'année 2016, mené par l'ensemble des conducteurs de taxis, VTC et LOTI.

C'est notre collègue Laurent Grandguillaume qui s'est vu confier par le Gouvernement la mission délicate de trouver une issue à cette situation de crise. Je tiens ici à saluer son travail remarquable et son investissement personnel depuis six mois sur ce dossier. Il a permis, dans un premier temps, de formuler des propositions reprises par le Gouvernement, en avril, dans sa feuille de route pour l'avenir du secteur, puis d'aboutir

aujourd'hui à un texte de loi équilibré, soutenu par la majorité des organisations de taxis et de VTC.

Cette proposition de loi vient apporter quatre améliorations majeures au système. Premièrement, elle complète le dispositif de l'observatoire national du secteur, qui sera créé par décret, dans les semaines à venir, pour améliorer la connaissance du secteur, aujourd'hui très lacunaire. Le texte imposera ainsi aux professionnels, notamment aux centrales de réservation, de transmettre des données sur leur activité, et à l'administration de publier régulièrement des informations sur l'économie du secteur. Il ne s'agit en aucun cas de dévoiler des données sur les passagers, mais bien de fournir à l'État des métadonnées telles que les chiffres d'affaires des centrales de réservation, le nombre de conducteurs affiliés, le nombre de courses réalisées ou le temps d'attente moyen. Cela permettra d'avoir une connaissance plus fine du marché, donc d'être en mesure d'adapter les politiques publiques de mobilité pour rendre l'offre de déplacement toujours plus attractive pour les usagers.

Deuxièmement, cette proposition de loi vient interdire aux centrales de réservation d'imposer des clauses d'exclusivité ou des obligations de chiffres d'affaires aux entreprises de transport, qui créent aujourd'hui des oligopoles dommageables, non seulement aux conducteurs en termes de revenus, mais également aux consommateurs en termes de tarifs. Ce texte vise ainsi à favoriser la mise en concurrence des centrales pour les conducteurs dont l'indépendance sera ainsi renforcée, notamment en termes de choix d'intermédiaires, de courses ou d'affichage sur leur véhicule.

Troisièmement, la proposition de loi limite le champ d'intervention des véhicules dits LOTI qui ont contribué, ces derniers mois, à la déstabilisation du secteur en milieu urbain. Ces véhicules, destinés initialement à transporter des groupes d'au moins deux personnes, sont aujourd'hui largement utilisés par les centrales pour opérer des trajets relevant du transport individuel. Pour répondre à ce contournement de la loi, la proposition de loi limite strictement le champ d'intervention des LOTI en milieu urbain, leur interdisant la réalisation de services occasionnels avec des véhicules de moins de dix places dans les périmètres des autorités organisatrices de mobilité couverts par un plan de déplacement urbain, c'est-à-dire les quelque soixante et une agglomérations françaises de plus de 100 000 habitants.

Quatrièmement, elle confie aux chambres de métiers et d'artisanat (CMA) la mission d'organiser les examens qui seront désormais en partie communs aux taxis et aux VTC. En tant qu'établissements publics, les CMA ont fait la preuve depuis de très nombreuses années de leurs compétences en la matière et de leurs grandes capacités logistiques. Elles sont, de surcroît, équitablement réparties sur tout le territoire français. La combinaison de ces qualités permettra de rendre effectifs ces examens dans les plus brefs délais, dans des conditions de réalisation sérieuses, fiables et éprouvées, ce qu'attendent aujourd'hui légitimement les acteurs du secteur.

Pour toutes ces raisons, le groupe Socialiste, écologiste et républicain apporte pleinement son soutien à cette proposition de loi qui va dans le sens d'un apaisement du secteur. Il sera vigilant et constructif quant à ses perspectives d'amélioration au sein des débats de cette commission.

M. Guillaume Chevrollier. Cette proposition de loi est un énième texte portant sur le transport des personnes, les textes précédents – notamment le dernier en date, la loi Thévenoud d'octobre 2014 – n'ayant pas suffi à régler la situation, comme les récentes grèves de taxis l'ont montré. Les inquiétudes des artisans taxis face aux mutations technologiques du secteur des transports sont bien compréhensibles : il n'est pas simple de concilier l'innovation, la modernité, le développement du numérique avec un système ancien, rigide et

pesant. Les voitures de tourisme avec chauffeur ont réussi à se glisser dans un large créneau, tant le nombre trop limité de taxis laissait de la place à d'autres modes de réservation.

Les VTC ont su adapter leur offre aux besoins et se rendre attractifs, et les effets de leur implantation sont multiples. Outre la concurrence avec les taxis, une étude de l'ADEME a montré que leur arrivée sur le marché a eu pour effet d'inciter au moins 3 % des usagers à se débarrasser de leur voiture, 6 % déclarant par ailleurs avoir ainsi évité l'achat d'une voiture.

Cela dit, nous devons veiller à ce que la concurrence reste loyale. Or, les détournements de la législation sont nombreux : on assiste ainsi au développement et au détournement d'usage des LOTI. Afin d'y remédier, cette proposition de loi tente de trouver un nouveau compromis en régulant les LOTI et en unifiant non seulement la formation, mais aussi les centres qui la dispensent ; en imposant de nouvelles réglementations aux VTC, notamment la mise en place de signalétiques inamovibles et inviolables sur les véhicules VTC, en lieu et place de l'actuel macaron amovible ; en renforçant, enfin, les contrôles fiscaux et sociaux sur ces opérateurs.

Ce texte au titre ambitieux – il est relatif à « la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes » – ne sera certainement pas la dernière proposition législative sur le sujet. S'il contient des avancées, il ne répond pas complètement aux souhaits des différents acteurs, comme l'ont montré les réactions qu'il a suscitées. En effet, il n'apporte qu'une réponse partielle au défi consistant à lutter contre la concurrence déloyale tout en favorisant la modernisation et l'ouverture de la profession des taxis au profit du consommateur – en termes de tarifs comme d'accès à la mobilité, en ville comme en milieu rural. Le groupe Les Républicains a donc décidé de s'abstenir sur ce texte.

M. Bertrand Pancher. Cette proposition de loi est à la fois tardive, car la crise affectant le secteur des taxis ne date pas d'hier, et incomplète puisque, comme vous l'avez dit vous-même, monsieur le rapporteur, elle ne règle pas la question du rachat des licences ni celle de l'effectivité des contrôles de police. Même si nous aurions tous souhaité qu'il aille plus loin, ce texte va cependant dans la bonne direction.

Au sein de l'économie collaborative, le transport de personnes est confronté aux mêmes enjeux, aux mêmes menaces et aux mêmes opportunités que tous les autres secteurs d'activité. Afin de répondre aux défis qui se présentent en la matière, il est nécessaire de mettre en place des systèmes de régulation, de protection et de partage de la richesse qu'il nous faut parfois créer de toutes pièces, compte tenu de la rapidité de l'évolution de l'économie numérique.

C'est la tâche à laquelle vous vous êtes attelé, monsieur le rapporteur, en prenant pour point de départ une vraie concertation avec les organisations syndicales du secteur des taxis. Comme celles-ci, on ne peut que regretter l'extrême violence du *dumping* social auquel sont actuellement confrontés les taxis, résultant d'une concurrence violente et non maîtrisée, ainsi que d'une absence quasi totale du contrôle de légalité des nouveaux entrants. L'esclavagisme existe, comme on peut en faire le constat en montant à bord d'un taxi ou d'un VTC, et nous tenons à exprimer notre solidarité vis-à-vis de ces professions sinistrées.

Si ce texte va dans le bon sens, grâce au renforcement de la réglementation sur les pratiques de réservation, à l'instauration d'une formation continue, et à la fin du détournement juridique des services occasionnels des LOTI, qui exercent de manière illégale les mêmes activités que les VTC, force est de constater que demeurent des zones floues, c'est-à-dire des questions auxquelles il n'est pas apporté de réponses crédibles – nous présenterons des amendements afin d'y remédier.

À l'article 2, il est proposé de recueillir enfin des données fiables et précises. Si l'intention est louable, elle avait déjà donné lieu à une proposition similaire dans le cadre de la loi Thévenoud, ayant abouti au projet de création d'un registre national de disponibilité des taxis, qui n'a pas été concrétisé jusqu'à présent.

À l'article 4, relatif aux LOTI, on s'étonne de lire dans l'exposé des motifs que « les capacitaires LOTI souhaitant continuer leurs activités occasionnelles avec véhicules légers pourront s'enregistrer en tant qu'exploitants VTC, leur permettant ainsi de pérenniser leur activité » et qu'« afin de faciliter la transition de LOTI à VTC pour les entreprises et les chauffeurs concernés, des mesures transitoires seront définies par décret en Conseil d'État » : on s'apprête donc à faciliter la transformation en VTC des LOTI, qui ont pourtant exercé de manière illégale une concurrence déloyale vis-à-vis des taxis et des VTC. C'est le monde à l'envers ! Sur ce point aussi, nous proposerons des amendements.

Enfin, la pierre d'achoppement reste le rachat des licences, car il faudra engager des moyens importants pour régler définitivement le problème – et en la matière, il y a loin de la coupe aux lèvres, même si les efforts correspondants sont censés être répartis sur les prochaines années. De même, l'effectivité des contrôles de police doit être améliorée en faisant en sorte, comme cela a été le cas dans plusieurs grandes métropoles, notamment à Londres, que les taxis soient régulés par la collectivité locale investie du pouvoir de police *ad hoc* : on peut comprendre que ce ne soit pas actuellement la priorité de l'État, mais il faut absolument travailler sur une décentralisation de certaines de ses compétences, et que l'on alloue des moyens aux collectivités afin qu'elles soient en mesure d'assumer un rôle de régulation dans le secteur du transport de personnes.

M. Jacques Krabal. Cette proposition de loi arrive moins de deux ans après celle de Thomas Thévenoud, qui était censée régler le conflit entre taxis et VTC, au moins temporairement et au moins en partie. Force est de constater que les tensions n'ont cessé de s'exacerber – nous avons même assisté à des violences insupportables –, ce qui nous oblige à remettre l'ouvrage sur le métier.

Encore une fois, les nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC) viennent percuter un modèle économique en place, et une rupture technologique nous oblige à repenser le modèle traditionnel, face au formidable développement des technologies de la communication, que certains penseurs un peu lyriques désignent déjà par l'expression « numérisation du monde ».

La démocratisation des outils numériques vient, en effet, se confronter directement au droit et aux activités existantes. Le transport léger de personnes, qui existe depuis longtemps dans tous les pays du monde, n'échappe pas à cette tendance, et il est très vite apparu comme une évidence qu'une réglementation stricte devait encadrer cette activité commerciale, notamment avec une autorisation de stationnement sur la voie publique, appelée habituellement la licence.

Sous prétexte de simplification, nous sommes arrivés à une situation créant des dysfonctionnements et une concurrence inéquitable entre les taxis traditionnels et les VTC, menaçant le secteur d'une déstructuration profonde. D'un côté, les nouvelles technologies permettent une baisse des prix, une amélioration de la qualité des services rendus aux clients et la création de nombreux emplois pour des personnes qui étaient au chômage depuis plusieurs années. De l'autre, les NTIC impliquent une destruction de valeur, avec un *dumping* social qui se concrétise par une précarisation en termes de temps de travail, de protection sociale, de revenus, et une baisse de ressources fiscales pour l'État.

Cette proposition de loi fait apparaître une intention légitime de rapprocher l'exercice du métier de transport public léger de personnes et une volonté de limiter les excès de l'ubérisation du monde. Ce texte vise ainsi à renforcer les obligations de vigilance des plateformes d'intermédiation pour dissuader les candidats à l'illégalité, avec la volonté affichée de mettre fin à la faille légale exploitée par certaines plateformes, en imposant de strictes conditions d'accès au permis de travailler en tant que chauffeur de VTC et en interdisant les LOTI dans les communes de plus de 100 000 habitants.

Il nous faut trouver les moyens de réguler pour maintenir notre modèle social. Cependant, il ne faut pas tuer l'innovation, mais la faciliter tout en préservant l'emploi et le modèle socio-économique qui est le nôtre. Vouloir limiter les effets d'innovation des plateformes de l'économie collaborative, qui vont de la *start-up* à la multinationale, cela revient à vouloir arrêter la pluie : mieux vaut essayer de composer avec elles. Pour nous, il faut cesser d'opposer deux systèmes et deux types d'activités, mais plutôt rechercher les complémentarités. Un débat de fond devrait être mené à la fois sur l'économie collaborative, mais aussi sur les effets de l'automatisation et de la robotisation, qui sont les enjeux de l'économie de demain.

Au-delà de cette réflexion de fond que nous devons engager le plus rapidement possible, cette proposition de loi va globalement dans le bon sens, notamment pour les chauffeurs. Nous estimons cependant qu'elle risque affaiblir nos *start-up* françaises du VTC, alors qu'Uber disposera, grâce à sa puissance financière, des moyens de capter l'essentiel du marché restant pour les VTC. Cette crainte nous conduit à souhaiter que des modifications soient apportées au texte afin de limiter les dégâts pour nos entreprises françaises.

Cette proposition de loi semble satisfaire à la fois les chauffeurs de taxi et les chauffeurs de VTC qui, ne l'oublions pas, s'affrontaient dans les rues il y a encore peu de temps. C'est en soi un petit exploit que nous saluons, même s'il est impossible pour le moment de savoir si l'apaisement sera durable. Comme le disait Jean de La Fontaine dans la fable *Le petit poisson et le pêcheur* : « Un tiens vaut mieux que deux tu l'auras ». Nonobstant les réserves que j'ai exprimées, le groupe Radical, républicain, démocrate et progressiste apportera donc son soutien à cette proposition de loi.

M. Gérard Menuel. Dans la plupart des pays occidentaux, la demande évolue de façon significative. Pour la France, nous avons tous en mémoire les mouvements sociaux de ce début d'année.

En vingt mois, c'est la deuxième fois que nous légiférons : c'est dire que la loi Thévenoud était bien imparfaite. Cette proposition de loi résoudra-t-elle les problèmes ? La concertation, dites-vous, a été largement menée, et vous affirmez qu'elle est à l'origine des propositions que vous formulez aujourd'hui. À mon sens, cette concertation a toutefois été insuffisante : en particulier, les consommateurs en ont été absents, alors que ce sont eux qui payent le service. Aucune étude d'impact n'a été réalisée : nous légiférons à l'aveuglette.

Nous ne comprenons pas bien l'articulation entre la feuille de route du Gouvernement et cette proposition de loi, qui arrive soit trop tard, soit trop tôt. Elle n'apporte pas de réponse à l'ensemble des problèmes posés ; si elle doit traduire en termes législatifs l'action gouvernementale, il aurait été préférable d'attendre les conclusions des groupes de travail qui ont été mis en place. Quant au dispositif pour le rachat des licences de taxis présenté vendredi dernier par le Gouvernement, il est rejeté par les organisations professionnelles : il n'aboutira pas, c'est une évidence.

M. Yannick Favennec. La proposition de loi adoptée en 2014 devait permettre de trouver un juste équilibre entre taxis et VTC ; elle devait envoyer un message d'apaisement.

Malheureusement, il n'en a rien été, nous l'avons tous constaté. L'UDI avait d'ailleurs appelé de ses vœux une reprise des discussions entre les différents acteurs afin de parvenir à un compromis qui permettrait aux uns et aux autres d'exercer leur métier dans des conditions sereines.

La proposition de loi que nous examinons aujourd'hui a été élaborée à la suite de la mission de Laurent Grandguillaume, médiateur devenu rapporteur. Je crains que ce texte ne procède une fois encore qu'à des ajustements marginaux ; il ne contient aucune disposition novatrice, comme le montrent les réactions des professionnels concernés.

J'ai moi-même quelques réserves, notamment sur la réforme du statut LOTI dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Néanmoins, comme la majorité de mon groupe, je soutiens la mise en concurrence des centrales de réservation, afin d'éviter la mainmise de certains grands groupes : c'est un premier pas, nécessaire, vers la transition numérique.

Je regrette l'absence dans le texte de certains sujets primordiaux : rien sur les voitures écologiques, absence de mesures sur les plateformes numériques comme Uber qui ne paient pas d'impôts en France, aucune réflexion sur l'« ubérisation » des salariés.

Je reste, comme la majorité de mon groupe également, persuadé que la cohabitation entre taxis et VTC est possible, à condition que les statuts soient repensés et simplifiés, pour devenir plus compétitifs. Je m'abstiendrai probablement sur ce texte.

M. Christophe Caresche. Il n'était pas facile de déposer aujourd'hui une telle proposition de loi : les tensions sont fortes ; il y a des violences, des intimidations, des menaces, des insultes. Je salue donc le courage de Laurent Grandguillaume et sa volonté d'avancer malgré un tel climat. J'espère un apaisement, mais je ne suis pas sûr qu'il se produise. J'invite tous les responsables des différentes professions à faire preuve de modération, à éviter de jeter de l'huile sur le feu, notamment en opposant entre eux des travailleurs qui ont tous le droit de travailler.

J'espère donc que la discussion en séance publique de ce texte pourra se dérouler dans de bonnes conditions. Mais je dois vous dire que je reçois sur Twitter des messages qui sont de l'ordre de la diffamation. Le rapporteur, je le sais, voit de quoi je parle. Si des pressions sont exercées sur les parlementaires, j'estimerai alors qu'il reviendra au Gouvernement d'agir.

Nous devons réguler. Pendant des années, l'État n'a pensé le problème des taxis qu'en termes d'ordre public, et le système est devenu catastrophique, et d'abord pour les taxis eux-mêmes. Les autorisations administratives, qui avaient été octroyées gratuitement, ont, par la suite, fait l'objet d'échanges avec contrepartie financière, avec le consentement du ministre Charles Pasqua. On a, d'une certaine façon, légalisé ce qui était à l'époque des dessous-de-table. C'est un système calamiteux qui s'est alors mis en place – et il n'y avait ni Uber ni VTC –, avec un *numerus clausus* de plus en plus restrictif, destiné à faire monter le prix des licences.

L'État se retrouve aujourd'hui dans une situation difficile, dont le Gouvernement actuel n'est pas responsable. Lorsque nous aborderons la question de l'indemnisation des licences, il faudra parler des responsabilités des uns et des autres : je n'hésite pas à parler d'incurie de la gestion de l'État, incurie dont les premières victimes sont ceux qui ont acheté récemment des licences. Certains autres ont profité du système, et il faut avoir l'honnêteté de le dire.

L'arrivée des VTC a eu un effet positif, il faut le dire, notamment pour les consommateurs : une étude de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie

(ADEME), tout juste publiée, le montre. L'offre s'est élargie et les services se sont améliorés, même s'il y a eu aussi, je le reconnais, des dérives, qu'il faut corriger.

Que cette question ne soit plus gérée par le ministère de l'intérieur mais par celui des transports me paraît un point très positif : on passe d'une logique d'ordre public à une logique de services, une logique économique. C'est celle qui doit primer.

Mme Sophie Rohfritsch. À mon grand étonnement, je suis d'accord avec Christophe Caresche (*Sourires*), en tout cas sur son dernier point.

Il est essentiel de parler des consommateurs. Une fois de plus, malheureusement, on s'est arrêté avant même le milieu du gué : ce texte ne nous présente aucun chiffre précis, ni sur les chiffres d'affaires – dont vous indiquez qu'ils semblent en baisse, après avoir augmenté puis stagné – ni sur les différentes catégories de chauffeurs. Un observatoire sera créé, mais il eût été utile de disposer de statistiques précises avant de légiférer.

Le grand sujet, cela a été dit, et on l'a vu vendredi dernier, c'est le fonds de garantie : les négociations menées avec le Gouvernement sont très loin d'aboutir. Tant que l'ensemble du sujet ne sera pas traité, nous ne verrons pas arriver cette amélioration tant attendue de l'offre de services.

Plutôt que d'évincer le régime LOTI des agglomérations comptant plus de 100 000 habitants, pourquoi ne pas contrôler, réguler, former différemment ? Il doit être possible de les intégrer. Le souci du développement durable doit conduire à essayer de les prendre en considération.

M. Thomas Thévenoud. Je salue l'initiative de Laurent Grandguillaume et son fort investissement personnel. En effet, l'une des spécificités de ce secteur, c'est la multiplicité des intervenants, des organisations syndicales et patronales, du côté des VTC comme de celui des taxis. Pour ma part, je n'ai jamais voulu opposer les uns aux autres, les anciens aux modernes, les bons Français aux méchants Américains. Il suffit d'ailleurs d'emprunter des VTC et des taxis pour constater que la sociologie des chauffeurs est à peu près identique : ils ont les mêmes espoirs, la même envie d'entreprendre et de gagner sa vie.

Cette proposition de loi poursuit le travail que nous avons engagé en 2014. Le texte que j'avais eu l'honneur de présenter avait été voté par l'Assemblée nationale et le Sénat dans les mêmes termes : il avait donc fait l'objet d'un accord politique, et voulait atteindre un équilibre entre l'indispensable modernisation des taxis et une nécessaire régulation renforcée des VTC. Cette proposition-ci va plus loin, et améliore les choses, notamment sur la question des données. Beaucoup l'ont dit, nous ne savons pas aujourd'hui grand-chose des données du secteur : nous ne savons pas, par exemple, combien il y a aujourd'hui de VTC à Paris, même si l'on parle couramment de 10 000 véhicules environ.

Il ne faut pas non plus laisser de côté la question de l'autopartage, et d'Autolib en particulier : ce phénomène se développe fortement.

Oui, il faut un observatoire ; oui, il faut légiférer sur les LOTI, car ce statut a servi à contourner les règles que nous avons mises en place ; oui, il faut améliorer la formation.

J'espère aussi que ce moment parlementaire sera un moment de contrôle et d'évaluation de la loi que nous avons votée en 2014. Quelles que soient les décisions prises aujourd'hui, la loi de 2014 continuera d'exister. Or, l'inspection générale des finances a constaté dans un récent rapport que certains dispositifs prévus par cette loi ne sont toujours pas appliqués, en particulier la généralisation de la carte bleue dans les taxis ou l'*open data*, qui n'est pas étendu à l'ensemble du territoire national. Dans le cas des VTC, il y a d'autres problèmes. Ainsi, le service Heetch est une sorte d'UberPop de nuit, qui, comme tel, tombe

sous le coup de la loi. UberPop a été interdit en juin 2015, mais Heetch continue de vivre en toute impunité.

Il y a ensuite la question des « Boers », la police des taxis. Avec M. Bernard Cazeneuve, nous nous étions fixé l'objectif d'atteindre, à la fin de cette législature, 100 « Boers », pour 20 000 taxis et 10 000 VTC dans Paris. Même avec ce chiffre, le rapport de force serait encore défavorable aux forces de l'ordre, vous le voyez. Là encore, j'ai interrogé plusieurs fois le Gouvernement pour savoir quelles mesures il comptait prendre, et j'aimerais recevoir une réponse.

D'autres mesures d'ordre réglementaire devaient être prises. La voie de bus réservée en direction des aéroports devait ainsi être mise en place ; malheureusement, l'arrêté du préfet de Seine-Saint-Denis a été suspendu par le tribunal administratif.

Je serais également curieux de connaître les dessous des négociations tarifaires entre les taxis et le ministère de l'économie, en ce qui concerne notamment la fixation du tarif pour la course d'approche – c'est un problème un peu technique, mais très concret, qui touche directement tous les consommateurs.

Bref, il faut appliquer la loi de 2014 qui, quoi qu'il arrive, restera en vigueur.

Je termine en appuyant une excellente remarque de Bertrand Pancher : la question fondamentale, c'est celle de l'autorité responsable. Pour ma part, je ne crois pas que ce puisse être le ministère de l'intérieur et la préfecture de police, les taxis n'étant plus aujourd'hui des informateurs de police. Ce ne peut pas non plus être le ministère de l'économie, qui a par trop tendance à favoriser les nouveaux entrants. Il faudrait donc une autorité de régulation liée aux collectivités locales, à l'instar de *Transport for London*. C'est ce que l'on voit dans toutes les grandes agglomérations.

M. Jean-Pierre Vigier. L'article 4 du texte, qui propose d'encadrer beaucoup plus strictement le régime LOTI, provoque de grandes inquiétudes sur la préservation des 15 000 emplois concernés ; ces craintes sont encore accrues par le flou du texte sur la transition du statut de chauffeur LOTI vers celui de chauffeur VTC. Ne conviendrait-il pas de clarifier dès à présent les conditions de cette transition ?

M. Yves Albarello. La méthode de travail du Gouvernement est critiquable : elle est politicienne et ne cherche pas vraiment à trouver une solution au problème épineux de la régulation de ce secteur, malgré la guerre interminable que se livrent les VTC et les taxis. Dans ces conditions, je m'abstiendrai.

M. le rapporteur. L'une de mes premières préconisations est qu'il n'y ait qu'un seul ministère pour coordonner le secteur du T3P : lorsque j'ai commencé ma mission, le ministère de l'économie, le ministère des transports et le ministère de l'intérieur intervenaient tous trois. Chaque fois qu'il y a un problème, il faut remonter à Matignon et l'on doit nommer un parlementaire en mission pour trouver des solutions... (*Sourires*)

Un tel état de choses n'est pas satisfaisant. Aujourd'hui, le ministère des transports coordonne l'action gouvernementale, ce qui est judicieux.

En ce qui concerne la concertation, les plateformes d'intermédiation prétendent n'être que de simples intermédiaires, et donc ne pas être organisatrices de déplacements, tout en souhaitant être associées aux discussions en tant qu'organisatrices de déplacements. Il y a là une contradiction – ce dont elles conviennent d'ailleurs. Le fait qu'elles soient toutes centrales de réservation, à l'instar des taxis, permettra de clarifier les choses. J'ai rencontré tous les acteurs du secteur ; il y a plus de vingt plateformes en France, toutes invitées, le

4 avril, par Alain Vidalies à la présentation de la feuille de route, et elles seront invitées, le 7 juillet, à la présentation des conclusions des différents groupes de travail.

Elles auraient souhaité être associées aux réflexions sur le tronc commun d'examen des taxis et des VTC. Cela n'a pas été le cas au départ, mais elles ont maintenant été reçues.

La clarification des différents statuts permettra aussi à tous les acteurs de trouver leur place.

Plusieurs intervenants ont regretté l'absence d'éléments chiffrés précis. Mais nous disposons, grâce à la loi défendue par Thomas Thévenoud, d'éléments chiffrés, en particulier sur les VTC. Je vous invite ainsi à vous rendre à l'adresse internet <https://registre-utc.developpement-durable.gouv.fr/public/accueil.action>. Vous y trouverez, par zone, le nombre de VTC enregistrés. Les services de l'État ont fourni un gros travail, en 2015, pour construire cette base de données. Nous disposons d'éléments équivalents pour les LOTI. L'observatoire permettra d'aller plus loin.

Les plateformes ont enfin répondu à nos mises en demeure : nous disposons donc, je crois, de chiffres plutôt fiables. En tant que co-président du Conseil de la simplification pour les entreprises, je lutte chaque semaine pour que tous les projets de loi soient accompagnés d'études d'impact précises : c'est un point auquel je suis donc particulièrement sensible.

S'agissant enfin du fonds de garantie, c'est un élément majeur ; il doit être accepté des différents acteurs, et il relève de la loi de finances. Il faut prendre tout le temps nécessaire pour le mettre en place. Il a vocation à résoudre certains problèmes, et la proposition de loi peut parfaitement en traiter d'autres indépendamment de cette question.

Monsieur Bertrand Pancher, vous vous êtes rendu, porte Maillot, lors des tensions sociales les plus fortes ; vous avez à juste titre insisté, dans votre intervention, sur l'humain. Tous les chauffeurs, quel que soit leur statut, rencontrent des difficultés, les unes liées au *dumping* social, les autres liées aux mutations du secteur. Il faut trouver le moyen de sortir par le haut de ces débats, et de donner de la visibilité aux acteurs par la simplification des statuts.

Nous ne faisons sans doute pas assez de *benchmarking*. En matière de régulation, on peut pourtant facilement regarder ce qui se fait ailleurs : à New York, les Américains, peu connus pour leur appétit régulateur, sont allés beaucoup plus loin que nous, puisque la *New York City Taxi & Limousine Commission* dispose de moyens importants. Ses audiences sont publiques ; cette autorité fixe les taux de prélèvement, peut révoquer des licences, peut établir et faire évoluer différents types de licences accordées aux conducteurs ; elle dispose de statistiques extrêmement précises, y compris pour vérifier que le retour à la base est effectif. Face à des évolutions technologiques, nous devons réagir en nous dotant d'outils technologiques de régulation. Cela n'empêche nullement l'innovation. Mais la régulation doit être suffisante.

S'agissant des LOTI, nous pourrions évidemment préciser le texte. Mais ce qui est prévu, avec notamment des équivalences, me paraît aujourd'hui de nature à pacifier ce secteur, à permettre une concurrence saine et loyale entre taxis et VTC. Les LOTI ont servi à contourner la loi, mais certains chauffeurs sont à même de travailler dans ce secteur de façon légale, grâce à des qualifications reconnues. C'est le sens de la période de transition prévue.

Je suis sûr que nos débats permettront de clarifier tous ces éléments. Cette proposition de loi vise à donner de la visibilité à ceux qui créent des emplois dans ce secteur, tout en régulant mieux ce dernier.

La Commission en vient à l'examen des articles.

TITRE UNIQUE RÉGULER LES CENTRALES DE RÉSERVATION DE VÉHICULES LÉGERS AVEC CONDUCTEURS

*La Commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD60 du rapporteur.*

*En conséquence, la division et l'intitulé du titre unique sont **supprimés**.*

Article 1^{er} (articles L. 3141-1 à L. 3141-3, L. 3142-1 à L. 3142-6, L. 3143-1 à L. 3143-3 [nouveaux] du code des transports) : Définition et responsabilisation des professionnels de la mise en relation

*La Commission **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD19 à CD22 ainsi que l'amendement de précision CD23, tous du rapporteur.*

Puis elle examine l'amendement CD25 du rapporteur.

M. le rapporteur. Il s'agit de formuler de manière plus claire les obligations que la proposition de loi vise à instaurer pour responsabiliser les professionnels de la mise en relation. L'amendement intègre également des modifications rédactionnelles et prévoit un seul décret d'application au lieu de deux.

M. Christophe Caresche. La dernière phrase du deuxième alinéa – « Ce professionnel prend des mesures afin de prévenir l'exécution de déplacements dans des conditions illicites » – me paraît trop floue. Je doute qu'on puisse imposer une obligation aussi indéterminée.

M. le rapporteur. L'idée est bien sûr de lutter contre des orientations qui seraient données ici ou là pour transgresser les règles. Si, d'ici à la discussion en séance publique, nous trouvons une rédaction plus précise, j'en serai très heureux.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Je crois qu'il y aura, en effet, une amélioration à prévoir.

*La Commission **adopte** l'amendement.*

*En conséquence, les amendements CD24 et CD26 rectifié du rapporteur, et CD82 de M. Christophe Caresche **tombent**.*

*La Commission **adopte** successivement les amendements rédactionnels CD27 et CD29 ainsi que l'amendement de précision CD28, tous du rapporteur.*

Puis elle examine l'amendement CD17 de M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Cet article modifie le régime applicable aux plateformes de réservation, et nous en approuvons plusieurs aspects. Nous pensons, néanmoins, pour que ces plateformes respectent véritablement la réglementation, qu'il serait bon qu'elles aient l'obligation de disposer d'un agrément administratif. Cela permettrait de garder un droit de regard sur leur création et d'empêcher des plateformes telles que Heetch de se créer. Ces plateformes, échappant à tout contrôle et employant des chauffeurs amateurs, n'offrent aucun

gage de sécurité aux passagers et représentent une concurrence supplémentaire pour les taxis et les VTC.

M. le rapporteur. La mise en place d'un agrément – une autorisation administrative – risquerait de rallonger les délais de création des entreprises et de créer une barrière à l'entrée dans la profession. D'ailleurs, la conformité d'une telle mesure avec le droit européen n'est pas garantie. En outre, d'aucuns souhaitant faire d'un état de fait un état de droit, cet agrément pourrait aisément être contourné. Ainsi, aujourd'hui, les plateformes qui ont contourné la loi LOTI recevraient l'agrément. Pour ces raisons, mon avis est défavorable.

M. Bertrand Pancher. Vous-même, monsieur le rapporteur, étiez initialement favorable à cette mesure qui donnait satisfaction à bien des organisations syndicales. Beaucoup d'entre elles redoutent que la législation ne s'applique moins facilement. J'aimerais savoir ce qui a motivé l'évolution de votre position.

M. le rapporteur. Au départ, la plupart des organisations syndicales étaient favorables au principe de cet agrément. J'ai toutefois souhaité vérifier sa compatibilité avec le droit, singulièrement avec la réglementation européenne relative au droit à la concurrence. J'ai ensuite constaté que la volonté de mes interlocuteurs était plutôt d'empêcher certaines plateformes d'exercer. Au demeurant, qu'une plateforme se déclare n'évitera pas d'autres contournements si nous n'adoptons pas le bon dispositif.

En d'autres occasions, nous avons constaté que, de bonne foi, des dispositions ont été adoptées, qui se sont révélées inapplicables. Mieux vaut disposer d'instruments de régulation et vérifier comment sont utilisés les divers statuts existants, plutôt que de créer un règlement administratif susceptible d'être détourné dans les deux mois.

Le président Jean-Paul Chanteguet. Est-ce que l'amendement est maintenu ?

La Commission rejette l'amendement.

Puis elle adopte successivement les amendements rédactionnels CD30 rectifié et CD31 du rapporteur.

Elle en vient à l'amendement CD93 rectifié du rapporteur.

M. le rapporteur. Il s'agit de préciser quelles informations devront obligatoirement figurer dans la déclaration annuelle de chaque centrale de réservation à partir de leur deuxième déclaration. Les autres informations à fournir seront détaillées par décret en Conseil d'État.

La Commission adopte l'amendement.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD2 de M. Christophe Caresche.

M. Christophe Caresche. Le chapitre II de l'article 1^{er} instaure une responsabilité des centrales de réservation à l'égard des conducteurs, ce qui est une bonne chose. En revanche, les alinéas 22 et 23 instituent une responsabilité vis-à-vis des clients. Or, les plateformes ne sont pas en mesure d'imposer aux chauffeurs des conditions de bonnes pratiques en termes de prestations.

Dans la mesure où la plupart des conducteurs concernés sont des travailleurs indépendants, cette disposition ferait peser sur les plateformes une responsabilité que, dans les faits, elles n'ont pas les moyens d'exercer. Elle me paraît d'ailleurs de nature à déresponsabiliser les chauffeurs. C'est pourquoi j'y suis défavorable, même s'il me semble qu'elle figurait déjà dans la loi dite « Thévenoud ».

M. le rapporteur. Cette disposition ne crée pas d'obligations nouvelles puisque le code des transports prévoit déjà que tout intermédiaire est responsable de plein droit, à l'égard du client, de la bonne exécution des obligations résultant du contrat, que ce contrat ait été conclu à distance ou non, et que ces obligations soient à exécuter par l'intermédiaire lui-même ou par d'autres prestataires de services.

Nous souhaitons simplement conférer ces obligations, non pas aux seuls intermédiaires de VTC, mais à toutes les centrales de réservation. Mon avis est donc défavorable.

L'amendement est retiré.

La Commission examine ensuite, en discussion commune, les amendements CD32 du rapporteur et CD81 de M. Christophe Caresche.

M. le rapporteur. L'amendement CD32 clarifie le dispositif. On parle de centrales de réservation ; or, dans le droit en vigueur, la catégorie des intermédiaires n'est précisée que dans le seul secteur des VTC, et une disposition relative aux taxis mentionne des intermédiaires sans les définir. L'article 1^{er} de la proposition de loi crée une catégorie des centrales de réservation communes à toutes les formes d'activité. Pour ces raisons, mon avis est défavorable à l'amendement CD81 de M. Christophe Caresche.

L'amendement CD81 est retiré.

La Commission adopte l'amendement CD32.

Elle adopte ensuite successivement les amendements rédactionnels CD33 et CD34 du rapporteur.

Elle en vient à l'amendement CD35 rectifié du rapporteur.

M. le rapporteur. La proposition de loi crée des obligations nouvelles, mais les sanctions correspondantes n'ont pas été prévues. Cet amendement complète le dispositif afin que le non-respect des obligations créées pour les plateformes définies à l'article L. 3141-2 du code des transports soit également passible de sanctions.

M. Bertrand Pancher. C'est une excellente mesure, d'ailleurs réclamée par les organisations représentatives de la profession des taxis.

La Commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte successivement les amendements rédactionnels CD37, CD36, CD38 et CD39 du rapporteur.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD40 du rapporteur.

M. le rapporteur. Il s'agit de supprimer une redondance.

La Commission adopte l'amendement.

Après quoi, elle examine l'amendement CD41 rectifié du rapporteur.

M. le rapporteur. Il s'agit de compléter le dispositif de sanctions pour que des peines contraventionnelles, dont la définition relève du pouvoir réglementaire, soient applicables aux centrales de réservation qui ne se conformeraient pas à leurs obligations de déclaration, de présentation d'un contrat d'assurance et de surveillance de la bonne exécution des obligations résultant des contrats de transport.

La Commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'article 1^{er} ainsi modifié.

Article 2 (articles L. 3120-6 A à L. 3120-7 [nouveaux] du code des transports) :
Publication des informations relatives à l'économie du secteur du transport public particulier de personnes

La Commission étudie l'amendement CD95 rectifié du rapporteur.

M. le rapporteur. Le présent amendement vise à élargir et clarifier le champ des données qui pourront être demandées aux personnes intervenant dans le secteur du transport public particulier de personnes, singulièrement aux centrales de réservation. Il s'agit d'établir une distinction entre les données transmises et celles qui pourront être rendues publiques ou communiquées aux personnes intéressées.

L'autorité administrative pourrait demander la transmission de tout document, donnée ou information utile afin de permettre le contrôle et la régulation du secteur par les autorités compétentes ainsi que pour l'application des dispositions précitées du code de commerce. La mise en place d'un tel dispositif ferait l'objet d'une concertation préalable des acteurs concernés, et il conviendra qu'ils ne transmettent les données qu'à un seul destinataire. Les professionnels ne seraient tenus de transmettre que les données dont ils disposent.

Le transfert et le traitement des données seraient ainsi rendus possibles. Les données relatives aux passagers seraient rendues anonymes, et tous les transferts et traitements devraient être conformes aux dispositions de la loi dite « informatique et libertés » du 6 janvier 1978. L'avis de la CNIL serait requis pour l'élaboration du décret en Conseil d'État.

Certaines des données transmises, si elles ne sont protégées par aucun secret en application de la loi, pourraient être rendues publiques, en particulier dans le cadre des travaux de l'observatoire national du secteur.

La Commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte successivement les amendements rédactionnels CD68 et CD70 à CD73 du rapporteur.

Elle est saisie de l'amendement CD74 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement tend à supprimer le cinquième alinéa de cet article, qui prévoit la mise à disposition de données relatives au transport de malades assis. Une partie de ces données est collectée par les sociétés de véhicules sanitaires légers (VSL), qui n'entrent pas dans le champ de la mesure, et le ministère de la santé détient les données les concernant. Or, étudier une question en ne disposant que d'une partie des informations n'est pas souhaitable.

La Commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'amendement CD75 du rapporteur.

Elle est ensuite saisie de l'amendement CD62 de M. François-Michel Lambert.

M. Christophe Caresche. Cet amendement précise que les données communiquées à l'autorité administrative par les acteurs du marché sont confidentielles. Vous savez, monsieur le rapporteur, que des inquiétudes ont été exprimées au sujet de la préservation d'un

certain nombre de données commerciales susceptibles de fausser la concurrence entre les entreprises.

M. le rapporteur. Cette demande est satisfaite par la mention que seules les données non protégées par un secret peuvent être rendues publiques ou communiquées.

L'amendement est retiré.

La Commission adopte l'article 2 ainsi modifié.

Article 3 (articles L. 420-2-2 [nouveau], L. 420-3, L. 420-4, L. 450-5, L. 462-3, L. 462-5, L. 462-6, L. 464-2 et L. 464-9 du code de commerce) : Régulation et mise en concurrence des centrales de réservation

La Commission adopte successivement les amendements CD76 et CD77 du rapporteur.

L'amendement CD5 de M. Christophe Caresche est retiré.

La Commission en vient à l'amendement CD79 rectifié du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement vise, par la suppression du mot « notamment », à définir plus précisément les accords ou pratiques pouvant être reconnus par arrêté comme satisfaisant aux conditions posées pour ne pas être soumis aux dispositions de l'article 3.

La Commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte successivement l'amendement de précision CD80 et l'amendement rédactionnel CD78, tous deux du rapporteur.

Elle adopte ensuite l'article 3 ainsi modifié.

Article 4 (article L. 3112-1 du code des transports) : Modification du régime juridique des « capacitaires LOTI »

La Commission discute de l'amendement CD65 de M. François-Michel Lambert.

M. Christophe Caresche. L'article 4 est au cœur du texte puisqu'il concerne le statut des LOTI. Je ne suis pas défavorable à l'évolution de ce statut, et je rappelle toutefois qu'il est inexact de dire qu'il a été utilisé illégalement. Au départ, le statut LOTI permettait le transport d'une seule personne, et des plateformes l'ont utilisé en toute légalité. C'est d'ailleurs le Gouvernement, après la promulgation de la loi Thévenoud, qui a augmenté par décret le nombre minimal de personnes pouvant être transportées en portant ce nombre à deux.

De fait, les plateformes ont recouru à la fois au statut de VTC, qui n'était pas non plus prévu pour elles, et au statut LOTI, qui est aujourd'hui utilisé par les taxis pour transporter des malades, par exemple. Ceux qui bénéficient aujourd'hui du statut LOTI parce qu'ils pouvaient légalement y prétendre avant 2015 ne doivent pas être pénalisés par l'évolution. La proposition de loi doit donc être extrêmement claire sur ce point : ceux qui bénéficient de ce statut aujourd'hui doivent pouvoir continuer l'exercice de leur activité, fût-ce sous une autre forme ; et il faut leur donner des garanties.

M. le rapporteur. Nous souhaitons restituer les LOTI à leur objet légal initial, qui est le transport collectif de petits groupes, tel que défini par un décret du 16 août 1985. Il s'agit de transport collectif occasionnel, et une distinction est opérée entre les grandes agglomérations et le milieu rural où ne se posent pas de problèmes particuliers.

Nous organisons la coexistence de deux métiers dans les grandes agglomérations : le taxi et le VTC, et les choses seront bien plus claires.

Il est, en revanche, faux d'affirmer que nous pratiquons ce changement de façon brutale et que nous réduirons des milliers de personnes au chômage, comme cela peut se lire dans des tribunes achetées à la presse par des grands groupes disposant des moyens de payer des pages de publicité. Les personnes exerçant aujourd'hui sous statut LOTI vont devenir chauffeurs VTC par équivalence, elles conserveront donc leur emploi.

M. Philippe Duron. Je souhaite rappeler qu'au début de notre débat, certains de nos collègues ont souhaité la dévolution de la police des transports publics aux autorités organisatrices de transports. Le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) ainsi que les agglomérations dotées de plans de déplacements urbains sont les mieux à même de réguler la circulation, le stationnement, et, demain, le transport public dans les zones urbaines. Elles ont la capacité d'organiser de façon harmonieuse l'offre de transport public de personnes sur l'aire de ces PDU, ce qui n'est pas toujours le cas. Par ailleurs, comme l'a indiqué le rapporteur, le problème ne se pose pas dans les zones rurales.

Mme Sophie Rohfritsch. J'avoue ne pas comprendre cette philosophie d'interdiction pour les agglomérations dotées d'un PDU, car toutes les agglomérations connaissent aujourd'hui des difficultés financières qui les conduisent à raisonner autrement. Ainsi, dans la deuxième couronne de Strasbourg, réfléchissons-nous à des offres incluant des parts privées dans des fins de lignes où la municipalité n'entend pas investir.

Les collectivités concernées devraient pouvoir intégrer des dispositifs susceptibles de répondre à ces situations. L'interdiction pure et simple fait peu de cas des réalités actuelles.

M. le rapporteur. Cette situation m'évoque les conflits intervenus en 2013 entre artisans et auto-entrepreneurs : c'est bien en multipliant les statuts pour la même activité de transport public particulier de personnes que l'on dresse les catégories les unes contre les autres. Aujourd'hui, pour répondre aux besoins constatés, il y a le taxi et le VTC ; le LOTI pourra poursuivre son activité, mais pas dans les agglomérations. L'offre nécessaire demeurera garantie pour répondre aux divers besoins.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Si j'entends bien, il sera possible d'accorder ce statut aux transports de plus de dix personnes dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

M. Christophe Caresche. Pour le service occasionnel

Mme Sophie Rohfritsch. Parle-t-on du VTC, du LOTI ou des deux ?

M. le rapporteur. On distingue le transport occasionnel de moins de dix personnes effectué par les taxis et VTC du transport de groupe de plus de dix passagers. J'ai d'ailleurs rencontré la Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV), qui représente le LOTI, car, sous ce statut s'exercent beaucoup de métiers différents.

La situation sera aussi plus claire pour le consommateur : le transport occasionnel de moins de dix personnes est le fait des taxis et VTC. Cette simplification des statuts dissipe toute ambiguïté, ce qui évitera les tensions entre acteurs multiples.

Chacun sait que le statut de LOTI a été utilisé par les plateformes afin d'y englober très rapidement le plus de personnes possible, ce qui pose notamment le problème des niveaux de qualification très inégaux des intéressés.

M. Christophe Caresche. L'inquiétude porte en premier lieu sur le sort de ceux qui bénéficient de ce statut aujourd'hui, auxquels toutes les garanties doivent être données. La seconde inquiétude est que le statut de VTC soit lui aussi réformé, et que cela aboutisse à l'instauration d'une limitation accrue.

Intellectuellement, l'évolution du statut de LOTI se conçoit aisément, mais elle provoque des inquiétudes : celle du devenir des bénéficiaires de ce statut, et celle d'une éventuelle volonté de limiter l'accès au statut de VTC, *via* la formation. Le rapporteur doit être d'autant plus clair sur ses intentions qu'il y a des gens malintentionnés, et que la clarté sera le meilleur moyen de les empêcher de nuire.

M. le rapporteur. Afin d'apaiser les inquiétudes, je rappelle que le tronc commun d'examen pour accéder à l'exercice de la profession de taxi et de VTC sera mis en place dès le 1^{er} septembre prochain, en accord avec toutes les organisations représentatives de ces professions. De fait, certaines pratiques n'ont pas manqué d'agacer de nombreux acteurs, y compris au sein des VTC : des cartes professionnelles se vendent à 1 500 euros sur le marché noir.

Par ailleurs, d'aucuns prétendent que le taux de réussite aux examens concernés n'est que de 10 %. Cela est faux. Certaines organisations connaissent un tel taux parce qu'elles ne forment pas leurs candidats ; les organismes de formation qui préparent les personnes aux examens connaissent des taux de réussite parfois supérieurs à 70 %. Le taux moyen de réussite, au cours des trois derniers mois, pour les VTC, est quasiment le même que pour les taxis. L'objectif n'est donc pas d'empêcher celles et ceux qui souhaitent exercer cette profession de le faire. En revanche, des examens bien organisés et régulés sont nécessaires afin de parer aux pratiques illégales.

M. Bertrand Pancher. L'examen pour les taxis et les VTC élevant le niveau d'exigence constitue un réel instrument de régulation partout dans le monde dès lors que l'on considère que les licences ne sauraient avoir une valeur marchande. Beaucoup d'autres professions sont ainsi régulées par le diplôme exigé, cela n'est en rien choquant ; c'est le cas de la coiffure, par exemple.

L'amendement est retiré.

La Commission examine l'amendement CD42 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement regroupe dans l'article 4, pour plus de lisibilité, toutes les modifications à apporter à l'article L. 3112-1 du code des transports.

La Commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte successivement les amendements rédactionnels CD44 et CD43 du rapporteur.

Elle en vient à l'amendement CD45 rectifié du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement comble une lacune : la rédaction actuelle de l'article 4 omet l'Île-de-France, seule région dotée d'une autorité organisatrice unique en matière de transports et qui est intégralement couverte par un seul PDU.

La Commission adopte l'amendement.

Elle examine ensuite, en discussion commune, les amendements CD46 du rapporteur, CD18 de M. Bertrand Pancher et CD6 de M. Christophe Caresche.

M. le rapporteur. L'amendement CD46 tend à préciser la date d'entrée en vigueur et la date d'expiration de la période transitoire, et à apporter des modifications rédactionnelles demandées par des organisations représentatives aussi bien d'entrepreneurs que de chauffeurs.

Autrement dit, la loi sera mise en œuvre le 1^{er} juillet 2017 dans les agglomérations concernées, et la période transitoire, prévue jusqu'en juillet 2018, doit permettre à chacun d'accéder au statut de VTC par équivalence.

M. Bertrand Pancher. Je propose, par mon amendement CD18, de substituer à l'année 2018 l'année 2017, car il doit au plus vite être mis un terme à la concurrence déloyale exercée par les LOTI proposant les mêmes services que les VTC. La mise en conformité des LOTI devrait donc être imposée dès janvier 2017.

M. Christophe Caresche. Il faut signifier très clairement que les entreprises placées sous statut LOTI pourront accéder, si elles le souhaitent, au cours de cette période transitoire d'un an, au statut de VTC ou de taxi. C'est le sens de l'amendement CD6.

M. le rapporteur. À Bertrand Pancher, j'indiquerai qu'avec les organisations représentatives des LOTI, nous sommes convenus qu'il faut prévoir le temps nécessaire au changement de gabarit des véhicules, et qu'il convient de prendre en compte la situation des plus jeunes chauffeurs, qui sont en période de permis probatoire. Une date couperet intervenant trop tôt empêcherait ces jeunes conducteurs d'obtenir par la suite la reconnaissance de leur activité, ce qui sera précisé par un amendement ultérieur.

L'amendement de Christophe Caresche fait problème, car, pour pouvoir bénéficier de l'équivalence, il faut pouvoir prouver l'exercice de l'activité, ce qui ne saurait être automatique. S'agissant de la délivrance de l'autorisation de stationnement de taxi, la disposition proposée aurait un impact sur la liste d'attente des chauffeurs attendant une ADS : un chauffeur LOTI aurait ainsi priorité sur un chauffeur de taxi locataire qui attend depuis quinze ans pour obtenir l'ADS. Qui plus est, cet amendement aurait pour effet d'imposer la décision aux communes, alors qu'elles disposent aujourd'hui de cette compétence.

M. Christophe Caresche. Je comprends la difficulté s'agissant des taxis, mais l'équivalence doit être possible pour le statut VTC.

M. le rapporteur. Aujourd'hui, douze mois d'activité sont requis pour bénéficier de l'équivalence, c'est-à-dire produire les éléments du bilan d'activité de l'entreprise sous le statut LOTI.

Les amendements CD18 de M. Bertrand Pancher et CD6 de M. Christophe Caresche sont retirés.

La Commission adopte l'amendement CD46.

L'amendement CD64 de M. François-Michel Lambert est retiré.

La Commission examine l'amendement CD63 de M. François-Michel Lambert.

M. Christophe Caresche. Puisque le rapporteur nous garantit qu'il existe une équivalence de droit dès lors que douze mois d'exercice sont prouvés, je considère que cet amendement est satisfait, et je le retire.

M. le rapporteur. Il s'agit de douze mois d'activité à temps plein, il faudra donc prendre en compte la question du temps partiel, et il est préférable de le faire par décret, ce qui garantit plus de souplesse. À cette fin j'ai pris l'attache du ministre chargé des transports.

L'amendement est retiré.

La Commission est saisie de l'amendement CD47 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement, qui répond aux observations de notre collègue Christophe Caresche, prend en compte la situation des jeunes conducteurs ne disposant encore que d'un permis probatoire.

La Commission adopte l'amendement.

Elle adopte ensuite l'amendement CD69 du rapporteur.

Puis elle adopte l'article 4 ainsi modifié.

Article 5 (articles L. 3120-2-1 et L. 3120-2-2 [nouveaux], L. 3122-4, L. 3121-9, L. 3121-10, L. 3122-7, L. 3122-8, L. 3123-1, L. 3123-2-1, L. 3124-2, L. 3124-6 et L. 3124-11 [nouveau] du code des transports) : Conditions d'accès à la profession de conducteur du secteur du transport public particulier de personnes

La Commission adopte successivement l'amendement rédactionnel CD84, l'amendement de précision CD85 et l'amendement de coordination CD86 rectifié, tous du rapporteur.

Puis elle examine l'amendement CD89 du rapporteur.

M. le rapporteur. Je me suis enquis de toutes les activités existantes pour éviter de les remettre en cause par la proposition de loi. Cet amendement vise une activité particulière. Des acteurs économiques utilisent aujourd'hui des véhicules pour organiser des visites de ville. Les voitures concernées, par exemple des 2 CV, appartiennent au patrimoine historique mais ne sont pour autant pas reconnues comme voitures de collection. Ceux qui opèrent ainsi aujourd'hui sous le régime LOTI pourront continuer à l'avenir en statut de VTC.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Très bonne proposition !

La Commission adopte l'amendement.

Elle adopte ensuite successivement les amendements de coordination CD88 et rédactionnel CD90 du rapporteur.

Elle en vient à l'amendement CD91 du rapporteur.

M. le rapporteur. Cet amendement vise à permettre que soient reprises par voie réglementaire, dans le code des transports, les dispositions législatives relatives à la reconnaissance de l'aptitude des ressortissants d'un État membre de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen, qui sont abrogées par l'article.

La Commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'article 5 ainsi modifié.

Après l'article 5

L'amendement CD66 de M. François-Michel Lambert est retiré.

Article 6 (article 23 du code de l'artisanat) : *Organisation des examens taxi et VTC*

La Commission discute des amendements identiques CD7 de M. Christophe Caresche et CD67 de M. François-Michel Lambert.

M. Christophe Caresche. Cet article a pour fin de confier aux chambres de métiers le soin d'organiser l'examen d'aptitude des conducteurs de VTC, tandis que leur formation resterait assurée par les organismes qui sont agréés aujourd'hui. Cette solution me paraît présenter des incompatibilités sur le plan juridique. Aussi ai-je déposé cet amendement de suppression, de sorte que le rapporteur puisse nous apporter une réponse sur ce sujet d'ici au débat en séance publique.

M. le rapporteur. Cet article vise, en effet, à organiser les examens de taxis et des VTC par les chambres de métiers et de l'artisanat. Je précise que les exploitants VTC sont inscrits dans ces chambres, que les inscriptions dans le registre des métiers sont en fonction du code APE commun aux taxis et aux VTC.

Étant inscrits dans les chambres de métiers, les VTC s'acquittent des taxes réglementaires. Ils sont aussi électeurs dans les mêmes conditions que les taxis. Il y a donc une cohérence entre les métiers. Organiser les examens au niveau national dans chaque chambre, de manière identique, donnera de la visibilité aux acteurs. Cette solution s'inscrit dans la continuité du protocole d'accord signé en 2015 relativement à l'organisation des examens de taxi par les chambres de métiers.

Certains n'ont pas une confiance suffisante dans les chambres de métiers, jugées trop proches des intérêts des exploitants de taxis, et leur préféreraient les chambres de commerce et d'industrie. Nous devons dépasser cette réticence pour arriver à un système d'examen stabilisé.

M. Christophe Caresche. Je suis tout à fait d'accord sur ce point. Mais les chambres de métiers auront-elles la capacité d'organiser des examens ? Ne faut-il pas redouter des goulets d'étranglements artificiellement organisés, qui rendraient l'accès aux diplômes plus difficile ?

M. Bertrand Pancher. Les professionnels des plateformes de VTC craignent une attitude restrictive de la part des chambres de métiers, mais c'est la seule à même de garantir des recettes aux exploitants. Dans les grandes capitales européennes, l'accès à la profession est régulé par des diplômes qui requièrent, par exemple, la connaissance exhaustive de la cartographie urbaine. Seule cette régulation permet le maintien du niveau de revenu. Je vous mets donc en garde contre la tentation de faire entrer le loup dans la bergerie.

M. Christophe Caresche. On sait ce que donne la régulation par la pénurie : le système des taxis est une catastrophe. La profession ne s'est pas modernisée et le service n'est pas au rendez-vous. Ne faisons pas de cet examen une nouvelle barrière qui conduise à une pénurie de l'offre.

Il me semble, au demeurant, que l'article 6 n'est pas conforme à l'article 40 de la Constitution, car son adoption aurait pour conséquence la création d'une charge publique.

M. Philippe Duron. Je suis, quant à moi, attaché à l'organisation des examens et à la délivrance des diplômes par un établissement public, car c'est une garantie de qualité et d'équité. Les chambres de métiers sont des établissements publics. Qui plus est, elles sont présentes sur tout le territoire et ont l'habitude d'organiser des examens pour un grand nombre de candidats. Cela apporte des garanties suffisantes aux VTC, même si le président national des chambres de métiers est aujourd'hui issu de la profession des taxis.

M. le rapporteur. Les chambres de métiers forment 250 000 apprentis par an, elles me semblent donc posséder la capacité d'organiser les examens pour quelques milliers de chauffeurs VTC. Leur présence sur l'ensemble du territoire leur donne toute capacité à répondre aux demandes. Je ne vois aucune difficulté de ce côté.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Notre collègue Christophe Caresche nous ayant interrogés sur la recevabilité de l'article au regard de l'article 40 de la Constitution, je saisis le président de la commission des finances à ce sujet et je réserve le vote sur l'article 6 dans l'attente de sa réponse.

L'article 6 est réservé.

Article 7 (article L. 3121-1-2 du code des transports) : Exploitation des autorisations de stationnement

La Commission adopte successivement les amendements rédactionnels CD48 et CD49 ainsi que l'amendement de correction CD50, tous du rapporteur.

Puis elle adopte l'article 7 ainsi modifié.

Article additionnel après l'article 7. Article 7 bis (article L. 3121-3 du code des transports)

La Commission examine l'amendement CD92 du rapporteur.

M. le rapporteur. Le présent amendement vise à traiter la situation exceptionnelle du titulaire d'une autorisation de stationnement obtenue gratuitement, avant l'entrée en vigueur de la loi du 1^{er} octobre 2014, et qui se trouverait en situation d'incapacité définitive entraînant l'annulation du permis de conduire. Le délai de quinze années qui s'applique avant de pouvoir présenter un successeur peut se révéler très problématique dans de telles situations, la mise en location-gérance n'apparaissant pas toujours comme une solution satisfaisante.

Il est donc proposé de déroger, dans cette seule situation d'incapacité définitive, à la condition d'ancienneté de quinze années applicable à ces ADS.

La Commission adopte l'amendement.

Article 8 (articles L. 3112-1, L. 3120-2, L. 3120-3, L. 3120-4, L. 3121-11-1, L. 3121-11-2, L. 3122-1, L. 3122-5 [abrogé], L. 3122-6 [abrogé], L. 3124-4, L. 3124-13 et L. 3141-2 du code des transports ; articles 5 et 16 de la loi n° 2014-1104 du 1^{er} octobre 2014) : *Coordinations diverses*

La Commission adopte successivement les amendements rédactionnels ou de conséquence CD52 à CD58 du rapporteur.

Puis elle adopte l'article 8 ainsi modifié.

Article 9 : *Gage*

La Commission adopte l'article 9 sans modification.



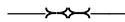
M. le président Jean-Paul Chanteguet. Nous en revenons à l'article 6 précédemment réservé. Le président de la commission des finances nous indique que cet article, relatif à l'organisation des examens professionnels des taxis et VTC, est contraire aux dispositions de l'article 40 de la Constitution, en ce qu'il conduit à transférer une charge aux chambres de métier et d'artisanat.

En conséquence, l'article 6 est supprimé.

M. le rapporteur. Je crois savoir que le Gouvernement présentera en séance un amendement tendant à réintégrer cette disposition.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Je mets aux voix l'ensemble de la proposition de loi.

La Commission adopte l'ensemble de la proposition de loi ainsi modifiée, les députés Les Républicains s'abstenant.



Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mardi 5 juillet 2016 à 16 heures

Présents. - M. Yves Albarello, M. Guy Bailliart, Mme Catherine Beaubatie, M. Florent Boudié, M. Christophe Bouillon, M. Jean-Louis Bricout, M. Jean-Yves Caullet, M. Jean-Paul Chanteguet, M. Guillaume Chevrollier, M. Jean-Jacques Cotel, M. Julien Dive, Mme Françoise Dubois, M. Philippe Duron, M. Yannick Favennec, M. Laurent Grandguillaume, M. Michel Heinrich, M. Jacques Krabal, Mme Viviane Le Dissez, M. Michel Lesage, Mme Martine Lignières-Cassou, M. Gérard Menuel, M. Bertrand Pancher, M. Philippe Plisson, M. Christophe Priou, Mme Sophie Rohfritsch, Mme Suzanne Tallard, M. Pascal Thévenot, M. Thomas Thévenoud, M. Jean-Pierre Vigier

Excusés. - Mme Laurence Abeille, Mme Chantal Berthelot, M. Alain Gest, M. Christian Jacob, M. Alain Leboeuf, Mme Marie Le Vern, M. Franck Marlin, M. Napole Polutélé, M. Martial Saddier, M. Patrick Weiten

Assistait également à la réunion. - M. Christophe Caresche