



N° 3855

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 21 juin 2016.

## PROPOSITION DE LOI

*relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification  
dans le secteur du transport public particulier de personnes,*

(Renvoyée à la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présentée par Mesdames et Messieurs

Bruno LE ROUX, Laurent GRANDGUILLAUME, François ANDRÉ, Kader ARIF, Pierre AYLAGAS, Guillaume BACHELAY, Guy BAILLIART, Marie-Noëlle BATTISTEL, Catherine BEAUBATIE, Philippe BIES, Yves BLEIN, Jean-Luc BLEUNVEN, Daniel BOISSERIE, Christophe BORGEL, Florent BOUDIE, Christophe BOUILLON, Kheira BOUZIANE-LAROUSSI, Emeric BRÉHIER, Jean-Louis BRICOUT, Jean-Claude BUISINE, Vincent BURRONI, Alain CALMETTE, Yann CAPET, Romain COLAS, Pascale CROZON, Seybah DAGOMA, Karine DANIEL, Yves DANIEL, Guy DELCOURT, Carole DELGA, Sébastien DENAJA, Jean-Louis DESTANS, Fanny DOMBRE-COSTE, Sandrine DOUCET, Françoise DUBOIS, Jean-Pierre DUFAU, Françoise DUMAS, William DUMAS, Philippe DURON, Olivier DUSSOPT, Marie-Hélène FABRE, Richard FERRAND, Jean-Marc FOURNEL, Valérie FOURNEYRON, Michèle FOURNIER-ARMAND, Christian FRANQUEVILLE, Yves GOASDOUÉ, Geneviève GOSSELIN-FLEURY, Jean

GRELLIER, Édith GUEUGNEAU, Élisabeth GUIGOU, Joëlle HUILLIER, Monique IBORRA, Françoise IMBERT, Éric JALTON, Serge JANQUIN, Régis JUANICO, Philippe KEMEL, Conchita LACUEY, Anne-Yvonne LE DAIN, Jean-Yves LE DÉAUT, Annick LE LOCH, Marie-Thérèse LE ROY, Marie LE VERN, Patrick LEMASLE, Catherine LEMORTON, Arnaud LEROY, François LONCLE, Lucette LOUSTEAU, Jacqueline MAQUET, Jean-René MARSAC, Martine MARTINEL, Frédérique MASSAT, Kléber MESQUIDA, Philippe NAUCHE, Robert OLIVE, Michel PAJON, Luce PANE, Germinal PEIRO, Hervé PELLOIS, Christine PIRES BEAUNE, Philippe PLISSON, Pascal POPELIN, Christophe PREMAT, Marie RÉCALDE, Marie-Line REYNAUD, Denys ROBILIARD, Bernard ROMAN, René ROUQUET, Odile SAUGUES, Gilles SAVARY, Sylvie TOLMONT, Stéphane TRAVERT, Catherine TROALLIC, Cécile UNTERMAIER, Daniel VAILLANT, Jacques VALAX, Patrick VIGNAL,

députés.

## EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

L'offre de transport léger extérieure au service public est historiquement éclatée entre plusieurs régimes juridiques ayant chacun sa logique propre, une gestion administrative dédiée et des règles spécifiques. Traditionnellement, les taxis, relevant du ministère de l'intérieur, peuvent être hélés sur la voie publique. Les véhicules de remise devenus les voitures de tourisme avec chauffeur (VTC), gérés par le ministère chargé du tourisme, doivent être réservés. Les entreprises de transports public routier (dit « véhicules LOTI »), outre leurs activités de services publics pour le compte des collectivités et de l'État, exécutent des services de transport de groupes préalablement constitués, dans le cadre du dispositif des services occasionnels, catégorie provenant du droit communautaire et relevant du ministère chargé des transports.

Si, à l'origine, chacune de ces professions exerçait des activités distinctes, le développement du numérique et la demande accrue de transports publics les ont rapprochées. Désormais, comme l'a montré l'Autorité de la concurrence dans son avis n° 13-A-23 du 16 décembre 2013 concernant un projet de décret relatif à la réservation préalable des voitures de tourisme avec chauffeur, l'ensemble de ces professions intervient sur un seul et même « marché pertinent », au sens de l'analyse concurrentielle : du point de vue du consommateur, les prestations rendues sont très largement substituables.

Dans ce contexte, le maintien de réglementations cloisonnées, en décalage avec la réalité économique, est source de nombreuses tensions pénalisant au premier chef les conducteurs, auxquelles la présente proposition entend remédier.

La loi n° 2014-1104 du 1<sup>er</sup> octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur et le décret n° 2014-1725 du 30 décembre 2014 relatif au transport public particulier de personnes ont ainsi engagé un premier travail de rationalisation en intégrant les VTC dans la politique des transports et en harmonisant certaines règles applicables aux taxis et aux VTC (notamment, s'agissant des organismes de formation, de la responsabilité civile et contractuelle, du régime des cartes des cartes professionnelles) et en étendant les règles interdisant la maraude aux taxis en dehors de leur zone de monopole et aux véhicules « LOTI ».

Cette loi a également posé les premières bases d'une régulation des centrales de réservation qui sont devenues des acteurs structurant de ce marché. Elles constituent son principal vecteur de croissance et de modernisation, au bénéfice des consommateurs. Mais, si elles ne sont pas encadrées, elles peuvent être le foyer de pratiques susceptibles d'être un facteur fragilisant des conducteurs, indépendamment du régime juridique dont ils relèvent.

La présente proposition de loi entend poursuivre cette démarche sur la base des concertations conduites par Laurent Grandguillaume à la demande du Gouvernement à la suite des mouvements sociaux déclenchés début 2016 par l'ensemble des conducteurs, taxis, VTC et LOTI. Ces concertations l'ont conduit à confirmer la nécessité d'une plus grande cohérence entre les différents régimes et d'une meilleure régulation des centrales, ainsi qu'à élaborer un certain nombre de propositions, qui ont été reprises par le Gouvernement dans sa feuille de route pour l'avenir du secteur présentée le 4 avril 2016 aux professionnels du secteur.

Plusieurs de ces mesures ont déjà été mises en œuvre, comme le regroupement du pilotage de l'ensemble de ces professions au sein du ministère des transports, dans le cadre d'une politique sectorielle cohérente et unifiée. D'autres ont donné lieu à la mise en place de groupes de travail, qui se sont déjà réunis plusieurs fois, comme en matière de formation, de gouvernance du secteur, ou pour la mise en place d'un fond de garantie pour les taxis. L'essentiel de ces travaux aboutira avant la rentrée.

Enfin, une partie de ces mesures, de niveau législatif, font l'objet de la présente proposition de loi. Cette dernière comprend huit articles.

L'**article 1<sup>er</sup>** vise à prévenir les détournements de la réglementation résultant des pratiques des centrales de réservation de véhicules légers (automobiles, motos), dont l'activité est en très forte progression.

Ces plates-formes conçoivent une offre commerciale de déplacement associée à une marque, à des conditions tarifaires et à des niveaux de qualité (rapidité de la réponse à la demande du client, confort dans le véhicule...). Cette offre commerciale ne s'appuie pas sur des transporteurs sous-traitants de la centrale ou des conducteurs salariés de cette dernière. Elle repose sur une mise en relation entre des passagers et des transporteurs, ou des particuliers indépendants, auxquels les conditions commerciales de l'offre sont très largement, voire totalement, imposées.

Le développement de ces plates-formes a conduit à une multiplication des déplacements en dehors du cadre réglementaire (« faux covoiturage », utilisation de certains régimes comme le régime LOTI en dehors de leur métier historique...) ce qui a favorisé des contournements multiples de la réglementation propre à chaque régime de transport, notamment en matière de formation des conducteurs, ainsi que de règles fiscales et sociales.

Afin de lutter contre ces contournements, cet article modifie et améliore le dispositif existant pour les plates-formes de VTC (régime déclaratif et obligation de vérifier que les personnes mises en relation respectent bien les règles d'accès à la profession de VTC) :

– d'une part, il étend ce dispositif aux autres régimes juridiques encadrant les déplacements avec des véhicules légers (en particulier les taxis, les motos-pros, les LOTI et le covoiturage) ;

– d'autre part, il précise que ce dispositif se limite aux professionnels mettant en place un système de mise en relation dont la finalité est d'organiser des déplacements.

La liste des éléments que devront vérifier les centrales de réservation vis-à-vis des conducteurs et entreprises qu'ils mettent en relation sera précisée par décret en Conseil d'État de manière proportionnée et adaptée aux caractéristiques du déplacement, notamment selon que le déplacement s'inscrit ou non dans le cadre d'une activité professionnelle. Cette liste sera limitée aux obligations poursuivant des impératifs d'ordre public. Elle ne comprendra pas d'éléments relatifs à la qualité du service rendu et/ou de nature à créer des distorsions de concurrence, un avis de l'Autorité de la concurrence étant prévu à cette fin.

Cet article insère ces dispositions au sein d'un titre dédié aux activités de mise en relation, lequel sera situé dans le livre du code des transports consacré au transport routier de personnes. Afin d'assurer la cohérence de la structure du code, l'ensemble des autres règles applicables aux intermédiaires qui figurent dans chacun des titres consacrés aux différents régimes de transport est transféré dans ce nouveau titre.

L'**article 2** vise à améliorer la connaissance du secteur par l'ensemble des acteurs, publics ou privés.

Les concertations que j'ai conduites ont fait état d'un manque de données fiables pour apprécier de manière satisfaisante les équilibres économiques et les tendances du secteur. Comme l'a souligné le rapport sur

l'application de la loi du 1<sup>er</sup> octobre 2014 susmentionnée, remis au Parlement en début d'année, il est aujourd'hui impossible de connaître avec précision le nombre d'entreprises du secteur, le nombre de conducteurs et son chiffre d'affaires. À titre d'exemple, aucun élément statistique fiable ne vient, à ce jour, faire état d'une baisse certaine du chiffre d'affaires des taxis ; il n'a pas non plus été possible d'obtenir des centrales de réservation le nombre de conducteurs « LOTI » affiliés alors même qu'il s'agit de l'une des origines principale des mouvements.

La connaissance du secteur est indispensable à la mise en place éventuelle du fond de garantie pour les taxis, qui doit être piloté dans la durée, tant du point de vue de ses ressources que des montants garantis. Elle est enfin nécessaire à la conduite des politiques urbaines de la mobilité par les collectivités, les transports publics particuliers étant une composante de l'offre de déplacement en interaction avec les transports collectifs.

Pour ces raisons, j'ai proposé la création d'un observatoire national du secteur, qui sera prochainement mis en place par décret. Cet observatoire centralisera un certain nombre de données publiques, aujourd'hui éparpillées entre différents organismes : registre de disponibilité des taxis, registre des exploitants VTC, registres départementaux des conducteurs de VTC et des conducteurs de taxis, registres des entreprises de transport public routier de voyageurs (comprenant les « LOTI légers »).

Le présent article vient compléter ce dispositif en imposant à l'administration de publier des informations relatives à l'économie du secteur. Ces informations permettront de connaître, dans les différentes zones du territoire, les chiffres d'affaires de chaque profession, leur évolution, le nombre de professionnels concernés mais également l'état des relations avec les centrales de réservation. Elles seront essentielles pour permettre à l'ensemble des acteurs publics intervenant dans ce secteur, ou dans des secteurs connexes (AOT pour le transport collectif, CPAM pour le transport de malades assis, commune délivrant des ADS taxis, État dans ses missions de régulation économique), pour conduire les politiques dont elles ont la charge mais également pour que ces derniers soient en situation d'apporter des réponses fiables et documentées sur l'évolution des différentes professions, dans un contexte où les incertitudes sur ces évolutions sont à l'origine des troubles d'ordre public constatés depuis plusieurs années.

Outre les données issues des registres susmentionnés, cette publication s'appuiera sur la transmission obligatoire de données par les professionnels

sur leur activité, en particulier les centrales de réservation (chiffres d'affaires, nombre de conducteurs affiliés, nombres de courses réalisées...).

L'**article 3** a pour objet de mettre en place un dispositif de régulation favorisant la mise en concurrence des centrales de réservation de taxis, VTC, LOTI et motos-pros par les conducteurs, afin de lutter contre les failles concurrentielles du marché et la fragilisation économique des conducteurs.

La théorie économique a, de longue date<sup>(1)</sup>, identifié la tendance oligopolistique naturelle des marchés de la réservation de véhicule avec conducteur via des centraux-radios, ou désormais des centrales numériques. Cette tendance résulte de deux facteurs :

– d'une part, les clients vont naturellement vers les intermédiaires regroupant le plus grand nombre de véhicules (diminution du temps d'attente) quand les transporteurs vont également naturellement vers les intermédiaires disposant d'un grand nombre de clients (diminution du temps de conduite « à vide ») ;

– d'autre part, de fortes barrières à l'entrée existent pour l'émergence de nouvelles centrales (investissements informatiques, développement d'algorithmes, construction d'une réputation).

Cette tendance conduit à une diminution du nombre de centrales et *in fine* à une augmentation des tarifs pour les consommateurs, ainsi qu'à une baisse des revenus des conducteurs. Ce phénomène a été constaté en France de longue date sur le segment des taxis, et plus récemment sur le segment des VTC. Ainsi, le marché de la réservation de véhicules avec conducteurs, faute d'une régulation adéquate, ne parvient pas à une situation d'équilibre optimal, au sens où une allocation des ressources différentes augmenterait le bien-être social.

Compte tenu des caractéristiques très particulières de ce secteur, cet article a pour objet d'interdire aux centrales de réservation d'imposer des exclusivités aux entreprises de transport (taxis, VTC, LOTI, motos-pros) ou des pratiques équivalentes venant limiter leur capacité à recourir à plusieurs intermédiaires (par exemple, quotas de courses à réaliser).

---

(1) Voir par exemple : « Réglementation, déréglementation et concurrence : le cas des taxis », *Revue des droits de la concurrence* n° 2-2009, pages 40-51.

Il s'agit d'un dispositif identique à celui introduit par la loi n° 2012-1270 du 20 novembre 2012 relative à la régulation économique outre-mer et portant diverses dispositions relatives aux outre-mer (article 5) pour réguler les exclusivités des importations outre-mer.

Il est cohérent avec le droit communautaire de la concurrence : interdiction de principe avec possibilité d'exemption pour des pratiques et accords dont les effets sont positifs. Cette interdiction vise non seulement les clauses d'exclusivité mais également l'ensemble des pratiques participant de la même démarche telles que les obligations directes ou indirectes de réaliser un minimum de chiffre d'affaires auprès d'une seule centrale, la limitation du nombre de centrales auxquelles le conducteur peut recourir. Elle est complétée par une protection de l'activité en propre du conducteur, c'est-à-dire sans intermédiaire, et une protection de la liberté d'affichage sur le véhicule, essentielles pour le lancement de nouveaux services.

Cette disposition renforce l'indépendance des entreprises de transport par rapport aux plates-formes de réservation, en garantissant leur droit d'être connectées simultanément à plusieurs de ces centrales, de pouvoir choisir leurs courses en fonction de celles que chacune lui propose, ou de vendre en direct leurs propres prestations. Cela leur permettra une diversification d'activité en fonction de l'offre commerciale des centrales sans devoir intégralement renoncer au chiffre d'affaires généré par une centrale qui serait leur principal apporteur d'affaire.

**L'article 4** a pour objet de remédier à une problématique clairement identifiée par les pouvoirs publics et l'ensemble des acteurs du secteur du transport public particulier de personnes au cours de ces derniers mois : le détournement du régime juridique des services occasionnels effectués par des LOTI, aujourd'hui utilisé pour exercer une activité similaire à celle des VTC en toute illégalité. Une telle situation n'est plus tolérable pour les acteurs du secteur et les usagers, car génératrice à la fois d'une situation de concurrence inégale et déloyale entre les acteurs et de risques de troubles à l'ordre public.

Dans ce cadre, le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche, M. Alain Vidalies, avait annoncé dans sa feuille de route du 4 avril 2016 une évolution du statut LOTI, permettant ainsi une différenciation claire avec le VTC. À cet effet, un groupe de travail associant les professionnels LOTI s'est réuni plusieurs fois en présence des représentants de l'État ces derniers mois, afin d'estimer au mieux l'impact



d'une telle réforme sur le transport collectif en milieu rural, qui ne doit pas devenir une victime collatérale d'un conflit essentiellement urbain. Ces inquiétudes ont été entendues et prises en compte.

En effet, le régime LOTI léger, tiré du cadre communautaire, a une cohérence propre et une pertinence lorsqu'il s'agit d'une activité s'inscrivant dans le prolongement des activités de transport public collectif, comme c'est souvent le cas dans les zones rurales.

Ainsi, afin de répondre à la double problématique de mettre fin aux détournements urbains du régime LOTI sans remettre en cause l'activité liée à ce régime juridique nécessaire dans la mobilité française, cette disposition fait évoluer la distinction entre les régimes léger et lourd dans le cadre de la LOTI.

Cet article interdit donc la réalisation de services occasionnels avec des véhicules de moins de 10 places dans les périmètres des autorités organisatrices de mobilité couverts par un PDU obligatoire (agglomérations de plus de 100 000 habitants). Cette évolution vise à faciliter les contrôles des forces de l'ordre et à distinguer clairement les régimes LOTI en zone rurale et en zone urbaine.

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.

Enfin, 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.

L'**article 5** vise à rassembler dans une section commune les dispositions relatives aux conditions d'accès à la profession de conducteur du secteur du transport public particulier de personnes, dans la perspective de la mise en place prochaine d'un tronc commun de formation à l'ensemble du secteur, comme envisagé dans la feuille de route du Gouvernement.

La feuille de route du Gouvernement a donné lieu à la création d'un groupe de travail, réunissant les représentants des taxis et des VTC ainsi que les représentants de l'État. Ce groupe de travail a permis aux professions d'établir un diagnostic partagé sur le périmètre de la convergence de la formation, tout comme l'établissement de modules spécifiques à chacune.

Les dispositions relatives aux conditions d'accès sont actuellement disséminées en plusieurs sections et articles, concernant respectivement les conducteurs de taxis, de VTC et de deux-trois roues motorisés : cet article permet donc d'apporter une concrétisation législative à la convergence des réglementations.

L'**article 6** a pour objet, toujours dans la perspective de la mise en place d'un tronc commun de formation à l'ensemble du secteur, de confier l'organisation des examens taxi et VTC aux chambres des métiers et de l'artisanat, sous l'égide de l'Assemblée permanente des chambres de métiers et de l'artisanat (APCMA).

Cette disposition apparaît aujourd'hui nécessaire afin de garantir aux candidats à l'entrée dans les professions de chauffeur de taxi ou de chauffeur VTC l'organisation d'examens fiables, de grandes capacités et justement répartis sur l'ensemble du territoire national. L'organisation de ces examens aux chambres des métiers, dont l'expérience en ce domaine est nationalement reconnue et saluée, permettra d'assurer en toute sécurité l'entrée sur ce secteur en pleine croissance de nouveaux chauffeurs.

L'**article 7** a pour objet de modifier une erreur de rédaction de la loi du 1<sup>er</sup> octobre 2014, qui obligeait les titulaires d'une seule autorisation de stationnement délivrée avant cette loi à exploiter personnellement leur autorisation, et donc à se séparer de leur salarié ou de leur locataire gérant au 1<sup>er</sup> janvier 2017. Cette modification clarifie le texte et n'impose donc aucune nouvelle gestion des anciennes autorisations de stationnement à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2017.

En outre, cet article précise que, dans le cadre de la location-gérance, le véhicule doit être fourni par le titulaire de l'ADS, conformément à un avis du Conseil d'État sur la notion de fonds de commerce qui découle de l'exploitation de l'ADS.

L'**article 8** vise à modifier l'agencement du code des transports dans sa partie législative, en prenant en compte les modifications découlant des précédents articles de la présente proposition de loi.

PROPOSITION DE LOI

TITRE UNIQUE

**RÉGULER LES CENTRALES DE RÉSERVATION  
DE VÉHICULES LÉGERS AVEC CONDUCTEURS**

**Article 1**

① Le livre I<sup>er</sup> de la troisième partie du code des transports est complété par un titre III ainsi rédigé :

② « TITRE III  
③ « LES ACTIVITÉS DE MISE EN RELATION

④ « CHAPITRE I<sup>ER</sup>  
⑤ « Dispositions générales

⑥ « Art. L. 3141-1. – Le présent titre est applicable aux professionnels proposant un service de mise en relation, à distance, entre des conducteurs et des passagers dont la finalité est la réalisation de déplacements répondant aux caractéristiques suivantes :

⑦ « 1° Ils sont effectués au moyen de véhicules motorisés comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum, y compris des véhicules motorisés à deux ou trois roues ;

⑧ « 2° Ils ne sont pas réalisés dans le cadre d'un service public ou du conventionnement prévu à l'article L. 322-5 du code de la sécurité sociale ;

⑨ « Le présent titre n'est pas applicable aux personnes exploitant des services de transport pour les déplacements qu'elles exécutent elles-mêmes ou sous-traitent, ou organisant des services privés de transport régis par le chapitre I<sup>er</sup> du titre III.

⑩ « Art. L. 3141-2. – Sont déterminées par voie réglementaire, après avis de l'Autorité de la concurrence, en tenant compte des éventuels services proposés par le professionnel relevant de l'article L. 3141-1 en complément de leur activité de mise en relation, du niveau de contrôle ou d'influence

exercé par le professionnel de mise en relation sur les conducteurs et du caractère professionnel de l'activité de ces derniers :

- ⑪ « 1° Les conditions dans lesquelles les professionnels relevant de l'article L. 3141-1 s'assurent du respect par les conducteurs et les transporteurs qu'ils mettent en relation des règles régissant, le cas échéant, le contrat de transport avec les passagers ainsi que l'accès aux professions et aux activités du secteur du transport de personnes ;
- ⑫ « 2° Les mesures qu'ils prennent afin de prévenir l'exécution de prestations de transport dans des conditions illicites ;
- ⑬ « 3° Les conditions dans lesquelles sont vérifiées les obligations prévues au 1° et au 2°, notamment par des tiers.
- ⑭ « *Art. L. 3141-3.* – Les modalités d'application du présent chapitre sont fixées par décret en Conseil d'État.

⑮ « *CHAPITRE II*

⑯ « *Mise en relation avec des conducteurs professionnels*

- ⑰ « *Art. L. 3142-1.* – Pour l'application du présent chapitre, une centrale de réservation est un professionnel relevant de l'article L. 3141-1 pour lequel les conducteurs mis en relation assurent le déplacement au titre de leur activité professionnelle.
- ⑱ « Ces centrales comprennent notamment les personnes proposant des services de réservation en vue de la réalisation d'une prestation exécutée dans le cadre des transports publics particuliers de personnes régis par le titre II.
- ⑲ « *Art. L. 3142-2.* – Lorsqu'une centrale de réservation fournit pour la première fois des prestations de mise en relation en France, elle procède à une déclaration auprès de l'autorité administrative dans des conditions définies par voie réglementaire.
- ⑳ « Cette déclaration est effectuée par la personne assurant l'exécution des prestations de mises en relation ou son représentant légal. Cette personne est responsable de la mise en œuvre des obligations résultant du présent titre et des dispositions prises pour son application.

- 21 « La déclaration est renouvelée chaque année si le prestataire envisage d'exercer cette activité au cours de l'année concernée et lorsqu'un changement intervient dans les éléments de la déclaration.
- 22 « *Art. L. 3142-3.* – Les centrales de réservation sont responsables de plein droit, à l'égard du client, de la bonne exécution des obligations résultant du contrat de transport, que ce contrat ait été conclu à distance ou non et que ces obligations soient à exécuter par elles-mêmes ou par d'autres prestataires de services, sans préjudice de son droit de recours contre ceux-ci.
- 23 « Toutefois, la centrale peut s'exonérer de tout ou partie de sa responsabilité en apportant la preuve que l'inexécution ou la mauvaise exécution du contrat est imputable soit au client, soit au fait imprévisible et insurmontable d'un tiers étranger à la fourniture de la prestation prévue au contrat, soit à un cas de force majeure.
- 24 « *Art. L. 3142-4.* – Les centrales de réservation justifient de l'existence d'un contrat d'assurance couvrant leur responsabilité civile professionnelle.
- 25 « *Art. L. 3142-5.* – Les centrales de réservation ne peuvent interdire à l'exploitant ou au conducteur d'un taxi de prendre en charge un client qui le sollicite directement alors qu'il n'est pas réservé et qu'il est arrêté ou stationné, ou qu'il circule, sur la voie ouverte à la circulation publique dans le ressort de son autorisation de stationnement.
- 26 « Toute stipulation contractuelle contraire est réputée non écrite.
- 27 « Les dispositions du présent article sont d'ordre public.
- 28 « *Art. L. 3142-6.* – Les modalités d'application du présent chapitre sont fixées par décret en Conseil d'État.
- 29 « *CHAPITRE III*
- 30 « *Sanctions*
- 31 « *Art. L. 3143-1.* – Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende le fait de contrevenir à l'article L. 3142-2.
- 32 « *Art. L. 3143-2.* – Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende le fait de contrevenir à l'article L. 3142-5.
- 33 « *Art. L. 3143-3.* – Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 300 000 € d'amende le fait d'organiser un système de mise en relation de

clients avec des personnes qui se livrent aux activités mentionnées aux articles L. 3112-1 ou L. 3120-1 qui ne sont ni des entreprises de transport public routier, ni des taxis, ni des voitures de transport avec chauffeur, ni des véhicules motorisés à deux ou trois roues.

- ④ « Les personnes morales déclarées responsables pénalement du délit prévu au présent article encourent, outre l'amende suivant les modalités prévues à l'article 131-38 du code pénal, les peines prévues aux 2° à 9° de l'article 131-39 du même code. L'interdiction mentionnée au 2° du même article 131-39 porte sur l'activité dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise. Les peines prévues aux 2° à 7° dudit article sont prononcées pour une durée maximale de cinq ans. »

## Article 2

- ① Après l'article L. 3120-5 du code des transports, sont insérés deux articles ainsi rédigés :
- ② « *Art. L. 3120-6.* – L'autorité administrative rend publique ou communique aux personnes intéressées, sous réserve des secrets protégés par la loi, toute information utile relative à l'économie du secteur du transport public particulier de personnes, notamment l'état de l'offre et de la demande et des relations entre les conducteurs, les transporteurs et les intermédiaires afin :
- ③ « 1° D'améliorer la prise en compte de l'offre de transport public particulier de personnes dans l'organisation des transports publics collectifs par les autorités organisatrices de transport, en particulier pour limiter la congestion routière ;
- ④ « 2° De permettre la régulation du secteur par les autorités compétentes en particulier la fixation du nombre des autorisations de stationnement mentionnées à l'article L. 3121-1 par les autorités compétentes pour les délivrer ;
- ⑤ « 3° D'améliorer la gestion par les organismes d'assurance maladie de l'offre de transport de malades assis ;
- ⑥ « 4° D'informer les professionnels de la situation concurrentielle et des conditions de travail dans le secteur.
- ⑦ « *Art. L. 3120-7.* – Un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de la concurrence, détermine les conditions dans lesquelles

l'autorité administration peut imposer la transmission de tout document, donnée ou information utile pour l'application de l'article L. 3120-6, pour la poursuite des objectifs énumérés à cet article lorsqu'ils relèvent de l'État, ou pour l'application du III de l'article L. 420-4 du code de commerce, aux personnes intervenant dans le secteur du transport public particulier, notamment les centrales de réservation au sens de l'article L. 3142-1.

- ⑧ « Les informations recueillies permettent notamment de déterminer les volumes d'activité des principaux acteurs des marchés concernés, leurs parts de marchés, l'état de l'offre, incluant les courses réalisées ainsi que leur typologie, les conditions de travail dans le secteur et les conditions de recours par les transporteurs et les conducteurs à des centrales de réservations, des sous-traitants ou des fournisseurs. »

### Article 3

- ① I. – Le code de commerce est ainsi modifié :
- ② 1° Après l'article L. 420-2-1, il est inséré un article L. 420-2-2 ainsi rédigé :
- ③ « *Art. L. 420-2-2.* – Sont prohibés les accords, les pratiques concertées et les pratiques unilatérales ayant pour objet ou pour effet d'interdire ou de limiter substantiellement la possibilité pour une entreprise admise à exécuter des prestations de transport public particulier de personnes, ou des services occasionnels de transport collectif de personnes exécutés avec des véhicules légers :
- ④ « 1° De recourir simultanément à plusieurs intermédiaires ou autres acteurs de mise en relation avec des clients pour la mise à disposition du véhicule en vue de la réalisation de ces prestations ;
- ⑤ « 2° Sans préjudice de l'article L. 3142-6 du code des transports, de commercialiser les services de transport qu'elle exécute ;
- ⑥ « 3° De faire la promotion, au moyen de signes extérieurs sur le véhicule, d'une ou plusieurs offres de transport, y compris celles qu'elle commercialise sans intermédiaire. » ;
- ⑦ 2° À l'article L. 420-3, les mots : « L. 420-2 et L. 420-2-1 » sont remplacés par les mots : « L. 420-2, L. 420-2-1 et L. 420-2-2 » ;
- ⑧ 3° Le III de l'article L. 420-4 est ainsi modifié :

- ⑨ a) Les mots : « de l'article L. 420-2-1 » sont remplacés par les mots : « des articles L. 420-2-1 et L. 420-2-2 » ;
- ⑩ b) Le mot : « concertées » est supprimé ;
- ⑪ c) Il est complété par un alinéa ainsi rédigé : « Certains catégories d'accords ou de pratiques ou certains accords ou pratiques, notamment lorsqu'ils ont pour objet de favoriser l'émergence de nouveaux services, peuvent être reconnus comme satisfaisant à ces conditions par arrêté du ministre chargé de l'économie, pris après avis conforme de l'Autorité de la concurrence. » ;
- ⑫ 4° À l'article L. 450-5 du même code, les mots : «, L. 420-2, L. 420-2-1 et L. 420-2-2 » sont remplacés par les mots : « à L. 420-2-2 ». Il est procédé à la même substitution à l'article L. 462-3, aux I, II et IV de l'article L. 462-5, à l'article L. 462-6, au I de l'article L. 464-2 et à l'article L. 464-9.
- ⑬ II. – Les dispositions du I entrent en vigueur le premier jour du troisième mois suivant la promulgation de la présente loi. Elles sont applicables aux contrats conclus avant cette date.

#### **Article 4**

- ① I. – L'article L. 3112-1 du code des transports, est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- ② « II. – Lorsque leur origine et leur destination sont dans le ressort territorial d'une même autorité organisatrice de la mobilité soumise à l'obligation d'établissement d'un plan de déplacement en application de l'article L. 1214-3, les services occasionnels sont exécutés exclusivement avec des véhicules motorisés comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places. ».
- ③ Les entreprises de transport public routier collectif de personnes exécutant, à cette date, dans les périmètres visés au II, des services occasionnels avec des véhicules motorisés comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises maximum, doivent se conformer aux dispositions du titre II du livre I<sup>er</sup> de la troisième partie du code des transports avant le 1<sup>er</sup> juillet 2018. L'activité de ces entreprises reste régie par les dispositions du titre I du même livre jusqu'à, soit l'inscription de l'entreprise au registre mentionné à l'article L. 3122-3, soit la délivrance de



l'autorisation de stationnement prévue à l'article L. 3121-1 du même code et au plus tard jusqu'à cette date.

- ④ II. – Le II de l'article L. 3112-1 du code des transports entre en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2017.
- ⑤ III. – Un décret en Conseil d'État fixe les mesures dérogatoires mises en place au bénéfice des entreprises visées au deuxième alinéa du II du présent article en matière d'accès à la profession pour les conducteurs et de caractéristiques techniques requises pour les véhicules.

### Article 5

- ① Le code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° Après l'article L. 3120-2, sont insérés deux articles L. 3120-2-1 et L. 3120-2-2 ainsi rédigés :
- ③ « *Art. L. 3120-2-1.* – Les conducteurs des véhicules qui exécutent les prestations mentionnées à l'article L. 3120-1 répondent, dans des conditions définies par décret en Conseil d'État, à des conditions d'aptitude professionnelle et d'honorabilité.
- ④ « *Art. L. 3120-2-2.* – Les conducteurs des véhicules qui exécutent les prestations mentionnées à l'article L. 3120-1 sont détenteurs d'une carte professionnelle délivrée par l'autorité administrative. » ;
- ⑤ 2° À l'article L. 3122-4, la référence à l'article : « L. 3122-8 » est remplacée par la référence à l'article : « L. 3120-2-2 » ;
- ⑥ 3° Les articles L. 3121-9, L. 3121-10, L. 3122-7, L. 3122-8, le 1° de l'article L. 3123-1, l'article L. 3123-2-1, les articles L. 3124-2, L. 3124-6 et L. 3124-11 sont abrogés ;
- ⑦ 4° Au début de la section 4 du chapitre IV du titre II du livre I de la troisième partie, il est inséré un nouvel article L. 3124-11 ainsi rédigé :
- ⑧ « *Art. L. 3124-11.* – En cas de violation par le conducteur d'un véhicule de transport public particulier de personnes de la réglementation applicable à la profession, l'autorité administrative peut lui donner un avertissement ou procéder au retrait temporaire ou définitif de sa carte professionnelle. ».

## Article 6

- ① Après le 4° du I de l'article 23 du code de l'artisanat, il est inséré un alinéa 4° *bis* ainsi rédigé :
- ② « 4° *bis* D'organiser les examens visant à constater les conditions d'aptitude professionnelle prévues à l'article L. 3120-2-1 du code des transports pour les conducteurs des véhicules qui exécutent les prestations mentionnées à l'article L. 3120-1 du même code. »

## Article 7

- ① Le I de l'article L. 3121-1-2 du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° À la fin du premier alinéa, il est ajoutée la phrase : « Cette disposition n'est pas applicable aux autorisations de stationnement délivrées avant le 1<sup>er</sup> octobre 2014. ».
- ③ 2° Le second alinéa est ainsi rédigé : « Lorsqu'une même personne physique ou morale est titulaire d'une ou plusieurs autorisations de stationnement délivrées avant le 1<sup>er</sup> octobre 2014, l'exploitation peut en être assurée par des salariés ou par un locataire-gérant auquel la location de l'autorisation et du véhicule équipé taxi ont été concédés dans les conditions prévues aux articles L. 144-1 à L. 144-13 du code de commerce. Elle peut également être assurée par une société coopérative ouvrière de production titulaire des autorisations en consentant la location du taxi aux coopérateurs autorisés à exercer l'activité de conducteur de taxi conformément à l'article L. 3121-9 du présent code. »

## Article 8

- ① I. – Le même code est ainsi modifié :
- ② 1° L'article L. 3112-1 est ainsi modifié :
- ③ a) À la fin du premier alinéa, les mots : « et à l'article L. 3120-3 » sont supprimés ;
- ④ b) Le second alinéa est supprimé ;
- ⑤ 2° Au III de l'article L. 3120-2, après le mot : « recours » sont insérés les mots : « notamment les centrales de réservation au sens de l'article L. 3142-1 » ;

- ⑥ 3° L'article L. 3120-3 est abrogé ;
- ⑦ 4° À l'article L. 3120-4, les mots : « et celles qui les mettent en relation avec des clients, directement ou indirectement, doivent pouvoir » sont remplacés par les mots : « sont dans la mesure de » ;
- ⑧ 5° Le deuxième alinéa de l'article L. 3121-11-1 est supprimé ;
- ⑨ 6° L'article L. 3121-11-2 est abrogé ;
- ⑩ 7° La deuxième phrase de l'article L. 3122-1 est supprimée ;
- ⑪ 8° Les sections 1 et 3 du chapitre II du titre II du livre I<sup>er</sup> de la troisième partie sont abrogées. Les sections 2 et 4 du même chapitre deviennent respectivement les sections 1 et 2 ;
- ⑫ 9° Le III de l'article L. 3124-4 est abrogé ;
- ⑬ 10° L'article L. 3124-13 est abrogé.
- ⑭ II. – Le 14° du premier alinéa de l'article L. 511-7 du code de la consommation dans sa rédaction résultant de l'ordonnance n° 2016-301 du 14 mars 2016 est ainsi rédigé :
  - ⑮ « 14° De l'article L. 3142-6 du code des transports ; ».
- ⑯ III. – L'article L. 3141-2 du code des transports, dans sa rédaction résultant de l'article 1, entre en vigueur à une date fixée par décret, au plus tard dix-huit mois après la promulgation de la présente loi. L'article L. 3122-6 du même code, dans sa rédaction antérieure à celle résultant du 9°, reste applicable jusqu'à cette date.
- ⑰ IV. – Au VII de l'article 16 de la loi n° 2014-1104 du 1<sup>er</sup> octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur, la référence : « L. 3124-13 » est remplacée par la référence : « L. 3143-3 ».
- ⑱ V. – Au premier alinéa de l'article L. 3112-1 du code des transports, les mots : « de moins de dix places » sont remplacés par les mots : « motorisés comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises maximum ».

**Article 9**

La charge pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.