

Compte rendu

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

- Nomination d'un rapporteur sur la proposition de loi de MM. Bruno Le Roux et Thomas Thévenoud relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur (n° 2046) et examen, ouvert à la presse, de cette proposition de loi 2
- Suite de l'examen, ouvert à la presse, du projet de loi relatif à la biodiversité (n° 1847) (*Mme Geneviève Gaillard, rapporteure*)..... 21

Mercredi
25 juin 2014
Séance de 9 heures 30

Compte rendu n° 73

SESSION ORDINAIRE DE 2013-2014

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

La Commission a examiné la proposition de loi de MM. Bruno Le Roux et Thomas Thévenoud relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur (n° 2046).

M. le président Jean-Paul Chanteguet. La Commission se réunit aujourd'hui pour examiner la proposition de loi relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur (n° 2046) de MM. Bruno Le Roux et Thomas Thévenoud. Le texte a été déposé le 18 juin dernier et a été inscrit par le Gouvernement à l'ordre du jour de la session extraordinaire, le jeudi 10 juillet au matin. C'est pourquoi, nous devons examiner ce texte si rapidement. À l'issue du délai de dépôt des amendements, lundi 23 juin à 17 heures, la commission a enregistré 92 amendements.

Je rappelle que la proposition de loi est le fruit du rapport que notre collègue Thomas Thévenoud a rendu au Gouvernement, le 24 avril dernier, à la fin de la mission qui lui a été confiée.

Je vous propose tout d'abord de nommer rapporteur de cette proposition de loi son auteur Thomas Thévenoud, qui a rejoint la commission du développement durable. (*Assentiment*)

M. Thomas Thévenoud, rapporteur. Mes chers collègues, je vous remercie de m'accueillir dans cette commission ce matin pour vous présenter cette proposition de loi relative aux taxis et aux véhicules de transport avec chauffeur. Cette proposition, qui comprend 13 articles, sera, comme vient de l'indiquer le président Jean-Paul Chanteguet, examinée en séance publique le 10 juillet prochain. Elle sera ensuite examinée au Sénat, l'objectif étant d'aller vite – ce qui pose, j'en suis conscient, de réels problèmes pour la rédaction et le dépôt des amendements par les parlementaires. Je remercie tous ceux qui, malgré ces délais très courts, ont travaillé et travaillent sur ces amendements. Il y a urgence à poser des règles du jeu sur l'exercice du métier des VTC et à moderniser le métier de taxi.

Cette proposition de loi résulte d'un travail que j'ai mené à la demande du Premier ministre Jean-Marc Ayrault : j'ai été nommé parlementaire en mission le 14 février dernier, au moment où un conflit grave, se traduisant par des blocages, des heurts et même des violences, ayant entraîné des interpellations, rendait nécessaire une mission de conciliation entre les taxis et les VTC.

Le régime juridique des VTC est né de la loi de 2009 sur le tourisme dite « loi Novelli », qui a créé ce nouveau service de « véhicules de tourisme avec chauffeur ». Je tiens à souligner que, dans le secteur du transport de personnes, pour nous tous qui cherchons des emplois pour la France, notamment dans une grande métropole comme Paris, il y a des emplois à la clé. Le taxi est un métier d'avenir. Loin des caricatures et des mauvaises images qui sont parfois colportées, il y a des emplois à créer sur ce secteur d'activité, à condition de trouver un équilibre pour que chacun puisse faire son travail dans les meilleures conditions possibles.

Je suis favorable à la concurrence mais je suis aussi pour des règles du jeu. Or le métier de VTC a été créé en 2009 sans poser de règles relatives à la capacité financière des entreprises, aux capacités professionnelles des chauffeurs, ni à la nécessaire co-responsabilité des donneurs d'ordres que sont les applications pour « smartphone ». Le VTC s'est développé grâce à la révolution numérique.

En conséquence, cette proposition de loi comprend trois parties : des dispositions relatives aux taxis, avec pour objectif la modernisation de cette profession ; des dispositions portant sur la réglementation des VTC ; et des dispositions relatives aux sanctions et aux délais de mise en œuvre. Le texte ne reprend pas toutes les propositions que j'ai présentées dans mon rapport de mission, car toutes ne sont pas du domaine législatif. Ces trente propositions avaient reçu un accueil mitigé – ce qui n'est déjà pas mal compte tenu du contexte de confrontation violente.

J'ai reçu à l'Assemblée nationale, au cours de plus de 170 heures d'auditions, tous les acteurs du dossier, y compris les représentants patronaux, les représentants des syndicats, de la mairie de Paris, du STIF...

Parmi les propositions, ne relève par exemple pas du domaine de la loi celle portant sur l'utilité d'un « forfait aéroport », qui est très importante. Un tel forfait existe partout ailleurs, par exemple à New York ; il permet au client, quel que soit l'état du trafic, d'être assuré de payer le prix qui a été fixé au départ. Ce serait un moyen de redonner du chiffre d'affaires aux taxis, et d'améliorer la liaison entre les aéroports et notre capitale, à condition que soit mise en place – et le Conseil régional d'Île-de-France s'est prononcé favorablement sur ce point – une voie dédiée pour les taxis et les bus sur ces trajets.

Je considère à ce stade que l'offre de taxis à Paris est suffisante. Je suis élu de province, et j'ai fait des propositions concernant les régions de province, mais l'essentiel du problème est aujourd'hui parisien. À Paris, le nombre de taxis est passé de 15 000 en 2007 à 20 000 aujourd'hui ; l'arrivée des VTC s'est traduite par 4 000 VTC en dix-huit mois. L'offre est là, mais elle est mal répartie, notamment s'agissant des aéroports. D'où l'importance de cette question du « forfait aéroport », mais qui est du domaine réglementaire. J'ai donc engagé des discussions en parallèle avec le Gouvernement, et j'interrogerai le ministre de l'Intérieur, à l'occasion de l'examen de cette proposition de loi en séance publique, sur la mise en œuvre des propositions d'ordre réglementaire.

Les principes qui m'ont guidé sont l'écoute, la reconnaissance à l'égard des chauffeurs de taxi – parfois critiqués et mal aimés mais qui doivent être écoutés parce que le marché a été déstabilisé par l'arrivée des VTC, la conciliation, le dialogue, et la volonté que la mission débouche concrètement sur une adaptation de la réglementation. Ce qui fonde la segmentation du marché doit être le régime de la maraude : les taxis ont le monopole de la maraude et doivent le conserver. La maraude est la possibilité qu'a le taxi de stationner sur la voie publique, d'y circuler et d'y être hélé par un client. C'est pour cela que les « licences » de taxi sont en réalité des « autorisations de stationnement » (ADS). Comme la maraude physique, la maraude électronique doit être exclusivement réservée aux taxis, et interdite aux VTC.

Il y a urgence à légiférer, les acteurs économiques nous le demandent.

M. Gilles Savary. Je remercie M. Thomas Thévenoud pour son rapport de mission très complet – peut-être un peu trop, compte tenu du caractère « épidermique » des réactions de ces professionnels ! (*Sourires*). Comme dans d'autres questions que notre commission a traitées, dans le secteur des taxis quand les réformes ne se font pas c'est le darwinisme qui dicte l'évolution de la situation.

En 2007, le Premier ministre François Fillon avait commandé un rapport à M. Jacques Attali sur la modernisation de la France ; parmi les 300 décisions proposées dans

ce rapport, plusieurs concernaient les taxis. Elles n'ont pas pu être concrétisées en raison des résistances de la profession. Depuis, les taxis ont été confrontés à l'arrivée des VTC, dans des conditions moins ordonnées, moins régulées, que si la réforme nécessaire avait eu lieu. Les VTC arrivent sur le marché sans avoir à payer des licences dont les prix sont colossaux – sorte de marchandisation légale d'une autorisation d'État, ce qui explique que les chauffeurs de taxi, qui travaillent énormément, ont très mal réagi à cette arrivée, qui répondait cependant à un besoin. En l'absence de régulation, le Gouvernement s'est efforcé d'introduire l'exigence d'un temps préalable de réservation de quinze minutes, mais le texte a été invalidé par le Conseil d'État, ce qui a suscité le mouvement social des taxis.

Le Gouvernement a donc demandé à M. Thomas Thévenoud de faire un rapport. Son rapport, remarquable, a été précédé de nombreuses auditions, et fera référence pour longtemps. Parmi ses 30 propositions, 10 sont de niveau législatif, et font l'objet de cette proposition de loi. Il y a bien urgence car un stock d'autorisations de VTC est bloqué. Il faut une loi pour mettre de l'ordre et bien distinguer les deux professions sans faire obstacle, ni à l'une, ni à l'autre.

La proposition de loi comporte donc deux volets : d'une part, une réglementation des VTC, suffisamment forte pour que cette activité ne nuise pas à l'offre de taxis mais sans empêcher pour autant ce type de service nouveau, qui est plébiscité par la clientèle. Notons que le dernier mois, six cents demandes d'autorisations de VTC ont été enregistrées ; c'est considérable.

D'autre part, la proposition de loi demande aux taxis d'accroître leur niveau de qualité et de moderniser leur offre. Il faut bien reconnaître que l'offre de taxis, en particulier à Paris, a un niveau de qualité dégradé, en termes de prise en charge du client, du fait de la routine et d'une protection réglementaire qu'on pouvait croire éternelle. Mais le client arbitre, et il faut donc des dispositions permettant non seulement de sauver la profession, mais aussi d'assurer son développement.

Les VTC se sont imposés sur le marché par Internet ; il faut donc aussi que les taxis puissent accéder à des services Internet performants.

M. Lionel Tardy. Tout d'abord je voudrais une nouvelle fois dénoncer les conditions inacceptables d'examen de cette proposition de loi, déposée le 18 juin, mise en ligne le 19 en fin de journée, avec un délai de dépôt des amendements clos le 23 juin et un examen en commission le 25. C'est sans doute en raison de ce calendrier serré que la commission des affaires économiques, dont je fais partie, n'a pas été saisie pour avis, malgré les enjeux en termes d'attractivité, d'emploi et d'innovation. J'ai déposé des amendements avec une réelle volonté d'améliorer le texte afin de trouver un équilibre qui ne soit pas bancal comme c'est le cas actuellement.

M. Yannick Favennec. Monsieur le rapporteur, la proposition de loi trouve son origine dans votre rapport, qui visait, d'une part, à moderniser les taxis dans un contexte de concurrence accrue et pour redorer leur image auprès des consommateurs, et d'autre part, à améliorer le contrôle des VTC. Vous avez donc recommandé le maintien de la suspension des immatriculations nouvelles de VTC dans l'attente de dispositions législatives permettant un meilleur encadrement de leur activité.

Cette proposition de loi intervient dans un contexte de mécontentement palpable des taxis et des VTC. Quinze grandes villes françaises, dont Paris, ont été immobilisées le 11 juin

dernier dans le cadre d'une journée d'action européenne, au cours de laquelle les taxis ont exprimé leurs revendications. La colère s'est cristallisée autour de l'implantation de la société américaine Uber. Il s'est agi de la plus grande mobilisation des taxis en France depuis 2008, mobilisation qui avait été déclenchée par les propositions de la commission Attali sur la déréglementation des taxis.

Les taxis constituent aujourd'hui une profession très réglementée, bénéficiant du monopole de la maraude, qui repose sur la détention d'une licence achetée pour 200 000 euros, voire plus. Or, en 2009, un nouveau régime de transport léger de personnes, les VTC, est apparu. Ce régime n'est pas soumis à des tarifs réglementés et ne comporte pas l'obligation d'acheter ou de louer une licence : les VTC constituent donc des concurrents de taille pour les taxis. Le retard flagrant des taxis en matière de géolocalisation les a empêchés de faire face à cette concurrence.

Ce texte cherche donc à moderniser une profession en retard sur son temps, notamment en lui permettant d'accéder à la maraude électronique tout en l'interdisant aux VTC. L'UDI partage la vision de l'auteur de ce texte, mais considère que les taxis et les VTC peuvent continuer à cohabiter si les différents statuts sont repensés pour devenir plus simples, donc plus compétitifs. Il nous semble également logique d'encadrer plus fermement, voire d'interdire, les compagnies de VTC organisant des services de « covoiturage » à but lucratif, à l'image d'Uber Pop : ces pratiques s'apparentent souvent à celles des taxis clandestins.

Bien que cette proposition de loi présente des mesures nécessaires et urgentes, elle n'est pas assez ambitieuse. Contrairement au rapport dont elle est issue, elle ne comporte pas de volet environnemental. Nous regrettons l'absence d'incitations à utiliser des véhicules hybrides ou électriques, d'incitations au « *made in France* ». Écrit dans l'urgence à la place d'une véritable réforme des taxis, ce texte comporte des imprécisions, notamment sur la refonte du statut de locataire-taxi, et sur la différence de régime entre les autorisations délivrées antérieurement et celles qui le seront après la promulgation de la loi. Enfin, qu'en sera-t-il de la suspension des immatriculations de VTC, et du prix astronomique des licences ?

Sur l'ouverture des taxis aux nouvelles technologies, à laquelle nous sommes évidemment favorables, il faut être vigilant pour s'assurer que les centrales de taxis n'opéreront aucune pression sur les chauffeurs qui souhaiteraient utiliser la géolocalisation, et pour rassurer les taxis quant aux données collectées.

Le groupe UDI attendra le résultat des travaux de notre commission avant de déterminer sa position sur le texte.

M. Patrice Carvalho. La cohabitation entre les taxis et les VTC est plus que difficile, voire impossible si la situation ne change pas. Il y a deux contentieux majeurs : l'inégalité économique liée au coût des licences et des charges pour les taxis et au fait que la grande majorité des chauffeurs de VTC ont le statut d'auto-entrepreneurs, et le non-respect par les VTC de l'interdiction d'occuper l'espace public.

La proposition de loi comporte des dispositions de rééquilibrage, comme l'interdiction de la tarification kilométrique pour les VTC qui est peu claire et peu prévisible pour leurs clients, et la sanctuarisation du monopole de la maraude pour les taxis. Mais il faudrait être plus précis sur les règles applicables aux VTC en matière d'occupation de l'espace public et sur les conditions du contrôle du respect de la réglementation. Avec ce texte nous sommes tout de même très loin d'un véritable rééquilibrage, et certaines dispositions

tendent même à aggraver la situation : le non-établissement d'un cadre commun à l'ensemble des transports routiers légers de personnes, et l'article 8 qui interdit aux taxis de prendre en charge les clients en cas de commande hors de leur zone de chalandise, ce qui donne un avantage concurrentiel aux VTC et va donc aggraver la distorsion de concurrence.

Mme Valérie Lacroute. Cette proposition de loi vient purger un conflit qui oppose les anciens, les chauffeurs de taxi, aux modernes, les VTC. (*Murmures sur divers bancs*) Il est, en effet, temps d'enterrer la hache de guerre même si cela doit se faire dans le cadre d'un texte examiné dans l'urgence et même si celui-ci ne répond pas à toutes les demandes des fédérations et syndicats de taxis.

Je soulignerai deux omissions : la régionalisation de la valeur des diplômes de tous les moyens de transport qui permettrait la mobilité géographique des taxis ; la rationalisation des délivrances d'autorisation de transport de moins de 9 personnes pour les VTC.

À l'article 3, le statut du locataire serait remplacé par celui de locataire-gérant ; cette mesure aurait pour effet de pénaliser les locations de courte durée. L'article 8 ne définit pas assez précisément les règles relatives à l'impossibilité pour un VTC de stationner sur la voie publique ainsi que l'obligation de retourner au siège de l'entreprise comme les véhicules de petite remise. Enfin, on déplore l'absence d'outil statistique qui permettrait de savoir combien de taxis auront opté pour l'*open data* et combien auront recours à une application *smartphone*.

M. Alexis Bachelay. Le rapport présenté soulève de nombreuses questions. En effet, on constate une grande dégradation de la situation due à la concurrence déloyale des VTC qui, contrairement aux taxis, ne sont pas des opérateurs privés chargés de mission de service public. Par ailleurs, le rapport rappelle le rôle fondamental tenu par les taxis dans la mobilité urbaine. Il était donc urgent de légiférer. Il faut se souvenir que les origines du conflit remontent à la loi de 2009 qui était qu'une bombe à retardement. Cependant, le rapporteur a-t-il entendu les usagers qui sont les premiers intéressés ? Allons-nous parvenir à contrôler et enrayer les dérives des VTC, qui ne respectaient pas la loi : respecteront-ils la prochaine ?

M. Jean-Marie Sermier. Mon sentiment est que ce texte court après la technologie et le fait sociétal. Celui-ci est bien du droit des usagers, la possibilité pour nos compatriotes d'avoir le choix du service. Les VTC offrent une gamme de qualité différente, avec le choix du chauffeur ou celui du forfait par exemple. Il s'agit, pour les taxis, d'adapter une profession qui a vécu sur ses acquis. Une question au demeurant : *quid* du contrôle du maraudage électronique des VTC ?

M. Luc Chatel. Je souhaite rappeler l'esprit qui a guidé l'élaboration de la loi de 2009 après le rapport Attali : celui de l'échec du modèle économique du taxi. Celui-ci ne satisfaisait personne : prix trop élevés ; salaires médiocres ; contraintes ; qualité de service passable. Nous avons souhaité stimuler le marché et l'arrivée des VTC l'a dopé. Les taxis ont dû se remettre en cause en améliorant leur offre. Aujourd'hui, il y a une offre plus vaste. Il ne faudrait pas que le texte proposé soit un retour en arrière. J'ai été choqué lorsque le Gouvernement a institué la contrainte de 15 minutes pour commander un VTC. De même, limiter la géolocalisation aux seuls taxis est irréaliste au regard du marché. Certes, il faut légiférer mais nous resterons vigilants dans le contexte d'un examen contraint dans ses délais.

Mme Françoise Dubois. Mon interrogation est la suivante : pourquoi le texte présenté ne prend-il pas en compte le cas des motos taxis, et quel est leur statut ?

M. Thomas Thévenoud, rapporteur. Je remercie M. Gilles Savary pour son intervention et ses remarques. Il a évoqué la jungle concurrentielle : la révolution numérique ne doit pas y conduire, des règles doivent être posées. La concurrence a des atouts à la condition qu'elle s'exerce dans un cadre, cadre qui est d'ailleurs réclamé par l'ensemble des acteurs. De fait, la loi de 2009 a créé les VTC sans apporter la moindre réglementation.

À M. Lionel Tardy, qui a évoqué nos conditions de travail, je présente mes excuses mais il y a une situation d'urgence. Un mouvement européen se développe contre la société Uber, filiale de Google qui, sous couvert de « covoiturage », pratique le taxi clandestin.

À M. Yannick Favennec, je rappellerai que l'article 10 de la proposition de loi prévoit des dispositions interdisant les pratiques de sociétés telles qu'Uber, ce qui est déjà le cas en Belgique et en Allemagne. En ce qui concerne le *made in France* et les véhicules hybrides, j'y suis favorable. C'est d'ailleurs la deuxième proposition de mon rapport, après *l'open data*. En termes d'attractivité touristique, le « rouler propre » dans des véhicules français doit constituer un atout. J'ai rencontré les constructeurs Peugeot et Renault qui ont reconnu que cela ne constitue pas l'une de leurs priorités. Pourtant, il s'agit d'un marché de 60 000 taxis qui renouvellent leurs véhicules tous les trois ans. Les constructeurs français doivent accomplir un effort dans les domaines du financement, du service après-vente et du remplacement du véhicule. Les taxis, sans pour autant citer de marques étrangères, attendent du service de qualité. Au demeurant, ces aspects ne ressortissent pas au domaine de la loi. Il faudra travailler avec le Gouvernement pour, au moment des renouvellements de licence par exemple, être en mesure de proposer des dispositifs incitatifs aux intéressés.

Notre collègue Patrice Carvalho souhaite obtenir des précisions sur l'interdiction de la circulation et du stationnement sur la voie publique : c'est l'article 7 de la proposition qui traite la question pour les VTC. J'en profite pour revenir sur le statut des locataires de voitures et de licences, qui concerne 7 000 des 20 000 taxis parisiens. Je prends la responsabilité d'y mettre fin car ce statut injuste, issu de la loi de 1995, a contribué à faire de ces acteurs de véritables esclaves du système, qui doivent assurer un chiffre d'affaires mensuel supérieur à 4 500 € pour pouvoir tirer un bénéfice de leur activité. Il convient de les faire basculer vers un système de location-gérance ou de salariat.

Mme Valérie Lacroute a évoqué la « Querelle des Anciens et des Modernes », je pense pour ma part qu'il faut se garder d'opposer les uns aux autres. Les chauffeurs de VTC sont souvent des anciens chauffeurs de taxi, voire même, comme j'ai pu le constater dans mon département de la Saône-et-Loire, des chauffeurs de taxi en activité pour près de la moitié. Il faut tirer le meilleur parti de ce conflit et considérer qu'il doit permettre l'amélioration du service des taxis.

Au sujet de l'*Open-Data*, notre objectif est bien de donner des armes modernes et adaptées aux taxis, avec une plateforme leur permettant de se géolocaliser et d'afficher leur disponibilité, dans le prolongement de ce qui a été fait avec la mise en place du lumignon vert pour la maraude. Nous aurions pu aller plus loin, en nous inspirant par exemple des actions entreprises à Bruxelles, mais en tout état de cause, ces « petites choses » ne sont pas insignifiantes et contribuent au renforcement de l'attractivité du système. La logique du lumignon vert se trouve ainsi transposée sur les smartphones, qui deviendront en quelque sorte des bornes de taxi virtuelles. En aucun cas nous ne voulons pister les taxis ni contrôler par ce biais les tarifs qu'ils appliquent. J'ajoute que ce dispositif fera l'objet d'un contrôle public. Nous avons commencé à travailler aux modalités de son déploiement avec Etalab,

l'opération a effectivement un coût mais il est globalement dérisoire. Enfin, nous « offrons cette possibilité », rien de plus !

L'enjeu du texte a bien été cerné par M. Alexis Bachelay lorsqu'il évoque la place des taxis dans l'offre globale de mobilité. Dans les grandes agglomérations, la tendance est au moindre recours à l'usage des voitures individuelles, au profit de substituts divers tels que les transports en commun, les taxis mais aussi les VTC ou encore l'auto-partage. De ce point de vue, nous avons encore beaucoup à faire à Paris, en comparaison des usages à New York. Voilà le message que je souhaite porter !

Parallèlement à la mise en place de ces nouvelles règles, la dimension du contrôle doit être prise en considération, bien évidemment, même si elle ne figure pas dans le présent texte. Il est indispensable de mieux coordonner les forces centrales pour lutter notamment contre les taxis clandestins : « boers », police de l'air et des frontières, police ferroviaire. Ce sont aujourd'hui seulement 76 « boers » qui contrôlent les 20 000 taxis parisiens et je propose dans mon rapport de faire monter leurs effectifs à 100 en 2017. La discussion parlementaire en séance publique nous permettra d'obtenir des assurances du Gouvernement sur ce point.

Je tiens à rassurer notre collègue Luc Chatel, j'utilise un smartphone et je n'entends pas interdire la géolocalisation ! Les VTC pourront continuer à être réservés comme ils le sont actuellement. Au demeurant, je tiens à faire remarquer que toutes les applications ne permettent pas de visualiser les véhicules. Nous affirmons juste par cette loi que la maraude, tant réelle que virtuelle, doit être le monopole des taxis et qu'on ne peut pas visualiser en temps réel la localisation des VTC. Plus généralement, je n'ai ni l'intention ni le pouvoir d'empêcher la révolution numérique. (*Sourires*)

La proposition de loi n'aborde pas la question des motos-taxis mais il y a assurément des règles à poser pour encadrer cette activité et à cet égard, je suis ouvert pour la suite de la discussion à d'éventuels amendements allant dans ce sens. La question non réglée des motos-taxis ou encore celle des taxis clandestins nuisent particulièrement à notre image et par là même à notre attractivité. Des moyens supplémentaires doivent être mis en œuvre sur la base de règles adaptées pour renforcer notre système contraventionnel, avec des effectifs de contrôle suffisants.

Pour conclure, je suis bien conscient que les délais de discussion de ce texte sont très courts, je m'en excuse à nouveau. En outre, la proposition de loi s'inscrit dans un cadre plus général, sur la base du rapport que j'ai remis récemment, et des mesures d'ordre réglementaire devront par ailleurs être prises. Enfin, des mesures emblématiques, telles que le paiement en carte bleue ne sont même pas d'ordre réglementaire mais relèvent juste d'une meilleure organisation. Le travail continuera après ce vote !

*

M. le président Jean-Paul Chanteguet. La discussion générale est close. Nous en venons à l'examen des articles.

Article 1 (articles L. 3121-11-1 et L. 3121-11-2 [nouveaux] et L. 2134-4 du code des transports) : *Création du registre de disponibilité des taxis*

La Commission est saisie de l'amendement CD25 du président et du rapporteur.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. J'ai cosigné avec notre rapporteur plusieurs amendements rédactionnels, d'harmonisation ou de coordination qui ne modifient pas le sens du texte mais en améliorent la formulation.

La Commission adopte l'amendement CD25.

Puis elle adopte les amendements rédactionnels CD26 et CD27 des mêmes auteurs.

La Commission examine les amendements CD5 et CD6 de M. Tardy, qui font l'objet d'une présentation commune.

M. Lionel Tardy. L'article 1^{er} force le pas pour faire entrer les taxis dans l'Open-Data et favorise le développement des outils correspondants pour adapter enfin le marché de la maraude aux nouvelles technologies. De ce point de vue, c'est une bonne chose car il y avait clairement un retard – je dis bien un retard et non un désavantage. Encore faut-il aller au bout de la logique et ne pas faire les choses à moitié comme le propose le texte, en ne prévoyant qu'une alimentation facultative du registre, qui reposera uniquement sur l'exploitant. Or c'est l'alimentation en temps réel qui est le nerf de la guerre et qui doit permettre le développement d'un service réellement innovant. Au regard de ce qui est proposé, il y a fort à parier que la faculté sera peu utilisée et c'est pourquoi je propose deux modifications par mes amendements : d'une part, mettre dans la boucle les intermédiaires que sont les centrales de réservation, qui ne sont pas toujours des exploitants – c'est l'objet de l'amendement CD5 – et d'autre part, prévoir une transmission obligatoire des données – c'est l'objet de l'amendement CD6. Il faut se donner les moyens de ses ambitions, sans cette obligation la transmission ne se fera pas et l'objectif affiché ne sera pas atteint.

M. Thomas Thévenoud, rapporteur. J'émet un avis défavorable à ces deux amendements. Il s'agit bien de géolocaliser le taxi, j'insiste là-dessus, et c'est pourquoi je ne souhaite pas étendre la transmission aux centrales de réservation. Le lien doit être établi entre autorisation de stationnement, monopole de la maraude et géolocalisation pour indiquer la disponibilité du taxi. De même que lorsqu'il se met au volant, le chauffeur allume son lumignon vert, le chauffeur devra simplement se géolocaliser lui-même.

Concernant le second amendement, il renvoie au débat récurrent entre caractère obligatoire ou facultatif de la transmission, que nous avons eu du reste avec les représentants des chauffeurs de taxi. Dans un premier temps, et dans un souci d'équilibre, je considère que l'État doit seulement offrir cette possibilité, étant entendu que cette disposition est très favorable aux taxis, qu'elle va doper leur chiffre d'affaires, de sorte que tout le monde à mon avis va y venir. Le terme « offrir » n'est pas anodin, j'entends signifier par là qu'il n'y aura pas de surcoût pour les intéressés.

La Commission rejette successivement les amendements CD5 et CD6.

Elle en vient à l'amendement CD28 du président et du rapporteur.

M. Thomas Thévenoud, rapporteur. Il s'agit de supprimer la référence à la loi « Informatique et libertés » déjà incluse dans l'alinéa 2 du même article et de renvoyer à un décret en Conseil d'État.

La Commission adopte l'amendement CD28.

Puis elle adopte l'amendement rédactionnel CD29 rectifié des mêmes auteurs.

L'amendement CD23 de M. Tardy tombe.

M. Lionel Tardy. Cet amendement visait à clarifier le texte pour s'assurer que la sollicitation précède la quête et n'en est pas un simple moyen. Dans la rédaction actuelle, l'intermédiaire pourrait interdire la sollicitation par voie électronique.

M. Thomas Thévenoud, rapporteur. Si nous avons adopté votre amendement, cela serait revenu à interdire les clauses d'exclusivité existant entre une centrale radio et les taxis qui lui sont associés. Je souhaite pour ma part qu'il n'y ait pas d'exclusivité uniquement pour la maraude électronique. Le fait qu'il y ait par ailleurs de liens d'exclusivité sort du cadre de cet article 1^{er}.

Puis la Commission adopte successivement l'amendement rédactionnel CD30 du président et du rapporteur, puis l'amendement de coordination CD91 des mêmes auteurs.

Elle adopte enfin l'article 1^{er} ainsi modifié.

Article additionnel après l'article 1^{er}

La Commission examine l'amendement CD7 de M. Tardy.

M. Lionel Tardy. Cet amendement de repli par rapport à l'amendement CD6 qui a été rejeté précédemment doit permettre de mesurer la portée du service proposé à l'article 1^{er}. En effet, en l'absence d'obligation, j'espère me tromper mais je prédis que cette possibilité sera peu employée.

M. Thomas Thévenoud, rapporteur. Avis défavorable. Il ne faut pas multiplier les demandes de rapport du Gouvernement au Parlement. Ce faisant, j'ai préconisé la création d'un observatoire à l'échelle du Grand Paris sur l'activité des taxis et des VTC. À la faveur de mes travaux préparatoires, j'ai pu me rendre effectivement compte que nous manquons d'outils statistiques et de données objectives sur les taxis. Or si nous voulons faire évoluer le nombre de licences, comme je le propose à l'article 3, nous avons besoin de ces données pour avoir une meilleure connaissance du marché.

M. Lionel Tardy. N'étant pas non plus, à vrai dire, fanatique des rapports au Parlement, je retire mon amendement dès lors que vous m'assurez que nous serons en mesure, par un autre moyen, de mesurer l'efficacité du dispositif.

L'amendement CD7 est retiré.

Article 2 (article L. 3121-1-1 [nouveau] du code des transports) : *Possibilité de fixer des signes distinctifs communs pour les taxis*

La Commission examine l'amendement de suppression CD8 de M. Tardy.

M. Lionel Tardy. La mise en place d'une couleur unique pour les taxis n'est pas une idée mauvaise en soi, cela se fait d'ailleurs dans beaucoup de pays. Je m'interroge néanmoins sur les modalités qui nous sont proposées. En laissant les autorités compétentes décider, vous

donnez à chaque commune la possibilité de fixer ses signes distinctifs. Si je me fie à la lecture de votre rapport, cette mesure visait surtout les taxis parisiens ! J'objecterai par ailleurs que ce n'est pas à la loi d'imposer une telle disposition. En me référant encore une fois à votre rapport, je constate que ça n'a pas été le cas par le passé, comme avec l'ordonnance du préfet de police de Paris du 16 juillet 1953, ou plus récemment avec le protocole d'accord de mai 2008. C'est donc la concertation qui doit prévaloir, non pas la loi.

M. Thomas Thévenoud, rapporteur. Votre position se défend mais je constate que nous avons beaucoup parlé de cette harmonisation dans le passé sans l'avoir jamais vraiment mise en œuvre. C'est pourquoi je propose d'inscrire cette volonté dans la loi, sans pour autant entrer dans le détail. La définition se fera en concertation avec les professionnels. Pour la couleur, ont beaucoup parlé du vert, du rose, du jaune, du bleu... Je ne propose rien et je suis bien conscient, le véhicule pouvant également servir de voiture familiale, que tout le monde n'a pas envie de partir en vacances avec une voiture rose, même si cette couleur aurait pu avoir ma préférence sur le plan politique... (*Sourires*)

Plus sérieusement, pour m'être rendu sur la base arrière de Roissy, j'ai déjà pu constater que les trois quarts des véhicules étaient noirs ou gris foncé. Nous pourrions nous inspirer du système mis en place à Bruxelles, soit une bande magnétique amovible en damier jaune et noir, avec le symbole de l'iris. Cela coûte en tout et pour tout 10 euros ! Pourquoi ne pas envisager à Paris une bande rouge et bleue avec la Tour Eiffel comme signe distinctif ? En tout état de cause, ces questions de couleur ne sont pas anodines.

Nous avons consulté les usagers, avec le soutien des services du Premier ministre. Qu'attendent-ils en priorité ? L'équipement pour la carte bleue, la réforme de la course d'approche, et davantage de visibilité. C'est pourquoi il faut avancer sur cette dernière question et peut-être verrons-nous alors des taxis bourguignons avec un bel escargot comme signe distinctif qui fera parler de lui ! (*Sourires*)

M. Laurent Furst. Les Bourguignons accepteront peut-être l'escargot, mais pas les Francs-Comtois, cela prouve au moins que les régions existent ! (*Rires*) Par ailleurs, pour avoir frayed dans ma jeunesse dans un autre parti politique que celui qui est désormais le mien, je crois me souvenir que sa couleur était le rouge et non le rose, il fallait que ce soit précisé. (*Murmures*)

La couleur n'est pas une question anecdotique, vous avez raison. Dans certains pays, le choix a été fait, comme en Allemagne, d'une couleur spécifique, réservée aux seuls taxis et qui n'est pas une couleur marchande. Cela pose néanmoins un problème au moment de la revente du véhicule. C'est pour cela que votre idée de mieux badger les véhicules, dès lors qu'elle ne fait pas peser une contrainte supplémentaire sur la profession, en particulier sur les artisans, me semble intéressante.

M. Lionel Tardy. Ne va-t-on pas créer une nouvelle distorsion de concurrence si l'on impose une couleur aux taxis mais pas aux VTC ? Je pense par exemple à la clientèle d'affaires qui répugnerait à utiliser des taxis jaunes...

M. Thomas Thévenoud, rapporteur. À la suite de ces différentes interventions, je réitère mon souhait que les marques distinctives ne pénalisent pas les chauffeurs et n'empêchent pas la revente. Pour autant, il faut vraiment redonner de la visibilité aux taxis. La dernière observation de M. Lionel Tardy me permet de faire observer que l'usage des taxis

n'est pas l'apanage de la clientèle d'affaires et doit devenir une pratique populaire, comme c'est largement le cas dans d'autres pays.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. En ces moments difficiles, eu égard aux problèmes de revente, je propose de ne pas choisir la couleur rose... (*Sourires*)

Mme Annick Lepetit. Je tiens à rendre hommage au rapporteur qui a raison de proposer l'adoption de cette disposition par la voie législative. Quand on pense aux réticences de la profession à adopter la pratique du lumignon, il y a quelques années, on mesure les progrès réalisés. Finalement, l'arrivée de concurrents sur le marché a permis aux professionnels et aux autorités de nouer un dialogue constructif. Je rappelle aussi que M. Michel Gaudin, quand il était préfet de police de Paris, avait déjà renforcé les effectifs des boers. Avec cette proposition de loi, nous faisons un nouveau pas dans la bonne direction.

La Commission rejette l'amendement CD8, puis elle adopte l'amendement rédactionnel CD31 du président et du rapporteur.

Elle adopte l'article 2 ainsi modifié.

Article 3 (articles L. 3121-1-2 [nouveau] du code des transports, article L. 144-5 du code de commerce, et article L. 311-3 du code de la sécurité sociale) : *Réforme du statut du locataire-taxi*

La commission adopte successivement les amendements rédactionnels du président et du rapporteur CD32 et CD33, et les amendements de précision CD34 et CD35 des mêmes auteurs.

Elle adopte l'article 3 ainsi modifié.

Article 4 (articles L. 3121-2, L. 3121-3 et L. 3121-5 du code des transports) : *Gestion des autorisations de stationnement (ADS)*

La commission est saisie de l'amendement CD9 de M. Tardy.

M. Lionel Tardy. Jusqu'à présent, l'autorisation de stationnement communément appelée « licence » pouvait être vendue au bout de cinq ans, le plus souvent à un tarif prohibitif inacceptable pour les artisans. L'article 4 propose la création d'une licence incessible, ce qui pourrait être une bonne solution si elle est couplée à la fin du *numerus clausus* en zone tendue.

Puisque les licences sont vouées à ne plus être vendues, pourquoi ne pas conserver la durée de validité initiale de cinq ans, au lieu d'envisager un passage à trois ans ? On diminuerait les démarches fastidieuses d'entrée dans la profession ; elles me semblent suffisamment lourdes.

M. Thomas Thévenoud, rapporteur. Je suis favorable à cette proposition.

La commission adopte l'amendement CD9.

Elle adopte ensuite successivement six amendements rédactionnels du président et du rapporteur : les CD36, CD37, CD92, CD38, CD39 et CD40.

La discussion s'engage alors sur l'amendement CD10 de M. Tardy.

M. Lionel Tardy. L'article 4 édicte de conditions de qualification professionnelle pour l'attribution de nouvelles licences. C'est normal. Mais leur délivrance est réservée aux chauffeurs ayant exercé au moins deux ans au cours des cinq dernières années. Sauf erreur, cela revient à fermer la porte à de nouveaux agents. On peut admettre de privilégier les chauffeurs actuels, mais pas de limiter cette nouvelle procédure d'attribution à leur seul avantage.

M. Thomas Thévenoud, rapporteur. Ce dispositif a fait l'objet de longues discussions avec les représentants de la profession. Je souhaite vraiment que les licences gratuites soient remises à des chauffeurs de taxi. Aujourd'hui, certaines sont détenues par de véritables spéculateurs. L'incessibilité devrait mettre un terme à cette pratique détestable, certes, mais mieux vaut inscrire dans la loi que seuls les véritables professionnels peuvent valablement solliciter une licence. Les organisations représentatives soutiennent l'exigence d'une période de deux ans sur les cinq dernières années. J'émet donc un avis défavorable.

La commission rejette l'amendement CD10.

Elle adopte ensuite successivement deux amendements du président et du rapporteur : le CD45 rédactionnel et le CD41 de précision.

La commission adopte enfin l'article 4 ainsi modifié.

Article 5 (article L. 3121-10 du code des transports) : *Interdiction du cumul des activités de taxi et de VTC*

La commission adopte l'article 5 sans modification.

Article 6 (articles L. 141-2, L. 141-3, L. 211-18, L. 231-2 et chapitre unique du titre III du livre II du code du tourisme) : *Suppression de l'inscription des VTC auprès d'Atout France et transfert de dispositions relatives aux VTC du code du tourisme au code des transports*

La commission adopte les amendements CD42 de précision, CD46 de coordination et CD47 de conséquence déposés par le président et le rapporteur.

La commission adopte ensuite l'article 6 ainsi modifié.

Article 7 (articles L. 3122-1, L. 3122-5 à L. 3122-12 [nouveaux] du code des transports) : *Règles applicables aux voitures de transport avec chauffeur (VTC)*

La commission adopte deux amendements CD43 et CD48 du président et du rapporteur rectifiant le placement des nouveaux articles dans le code des transports.

Le débat s'engage sur l'amendement CD11 de M. Tardy.

M. Lionel Tardy. Je pense qu'il faudrait préciser que les « voitures de transport avec chauffeur » sont dédiées au transport de personnes et non de marchandises.

M. Thomas Thévenoud, rapporteur. Avis défavorable car cela va sans dire. Je précise que l'évolution de la signification du sigle « VTC », dont la deuxième lettre renverra désormais à « transport » et non plus à « tourisme », s'explique par l'inscription du cadre législatif dans le code des transports. De surcroît, le service est offert à toute la population et non aux seuls touristes. Il nous restera à réfléchir, d'ici la séance, à une éventuelle définition de la notion de véhicule.

La commission rejette l'amendement CD11.

Elle adopte ensuite deux amendements du président et du rapporteur, le CD93 rédactionnel et le CD49 de coordination, avant d'en venir à l'amendement CD12 de M. Tardy.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Le CD12 étant une conséquence du CD11, j'invite les commissaires à le rejeter.

La commission rejette l'amendement CD12.

Elle adopte ensuite l'amendement rédactionnel CD94 du président et du rapporteur.

L'amendement CD50 du président et du rapporteur fait l'objet d'un sous-amendement CD95 de M. Tardy.

M. Lionel Tardy. L'amendement CD50 prévoit la consignation des exploitants de VTC dans un registre suivant des modalités définies par voie réglementaire. Cette tâche relevait auparavant d'Atout France. La proposition de loi n'encadre aucunement l'action du Gouvernement, ce qui me paraît frôler l'incompétence négative. Je propose que nous précisions le caractère régional des registres, et j'ai cru comprendre que les auteurs du texte pouvaient partager ce point de vue.

M. Thomas Thévenoud, rapporteur. Vous avez bien compris : avis favorable à ce sous-amendement. Nous renvoyons au Gouvernement le soin de désigner l'administration compétente pour l'homologation des VTC. Les régimes de Paris et de la province pourraient ne pas être identiques. Les discussions se poursuivent sur ce point.

La commission adopte le sous-amendement CD95, puis l'amendement CD50 ainsi sous-amendé, ce qui fait tomber l'amendement CD13 de M. Tardy.

La suite de la discussion voit l'adoption de trois amendements du président et du rapporteur : les CD51 et CD52 rédactionnels ainsi que le CD53 de coordination.

La commission en vient à l'amendement CD14 de M. Tardy.

M. Lionel Tardy. L'alinéa 17 impose aux VTC de satisfaire à des conditions techniques et de confort. J'ai souvenance d'avoir lu dans la presse l'histoire d'un entrepreneur de ce secteur contraint à la fermeture parce que ses automobiles ne répondaient plus aux critères de taille qui venaient d'évoluer, parfois pour un pauvre centimètre. Je ne mets pas en doute la pertinence de l'édiction de critère de confort, mais certains ont pu détourner cette prescription pour évincer des sociétés concurrentes. La rédaction qui nous est soumise n'empêche pas la réitération de telles manœuvres.

Plus généralement, nous gagnerions à privilégier une démarche incitative, notamment pour l'utilisation de véhicules électriques ou hybrides, au lieu de raisonner en permanence en termes de sanction.

M. Thomas Thévenoud, rapporteur. Je suis hostile à cette proposition. Taxis comme VTC doivent tendre vers des véhicules plus confortables, plus sûrs et plus propres. Éliminer cette prescription précipiterait probablement de mauvaises surprises. Je rappelle que des contraintes existent déjà pour les taxis, par exemple sur le volume du coffre arrière. Des règles sont posées ; il faut les maintenir et, le cas échéant, les généraliser.

La commission rejette l'amendement CD14 avant d'adopter l'amendement rédactionnel CD54 du président et du rapporteur.

La commission est alors saisie de l'amendement CD15 de M. Tardy.

M. Lionel Tardy. Rien ne justifie qu'une entreprise de VTC ait à justifier de capacités financières. C'est habituel dans le cadre de marchés publics, domaine dont nous sommes très éloignés, ainsi que pour les véhicules de transport collectif de personnes au sens de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (dite LOTI), ce qui n'est pas non plus le cas. Comment justifier donc cet alinéa, qui inflige une contrainte supplémentaire aux entreprises de VTC ?

M. Thomas Thévenoud, rapporteur. Ce n'est certainement pas un moyen de contrainte. Des VTC ont déjà remporté des marchés publics ; ce n'est donc pas un cas d'école. L'alignement sur les critères de la LOTI permettra d'éviter que certains opérateurs économiques demandent une autorisation de VTC uniquement pour tester le système. Nous légiférons pour les véritables entrepreneurs, qui veulent développer une activité et créer des emplois. Par conséquent, avis défavorable.

La commission rejette l'amendement CD15.

Elle adopte ensuite cinq amendements du président et du rapporteur : le CD55 de précision, les CD56 et CD57 rédactionnels, les CD58 et CD59 rectifiant des erreurs de référence.

La discussion s'engage ensuite sur l'amendement CD16 de M. Tardy.

M. Lionel Tardy. Ce n'est pas le rôle des intermédiaires de vérifier les cartes professionnelles des chauffeurs : leur mission se borne à une mise en relation. De plus, aucune mesure équivalente n'est prévue pour les taxis. Cet alinéa crée pour les entreprises une complexité inutile puisque l'inscription sur le registre prévoit déjà pareil contrôle des cartes professionnelles, et que les intermédiaires doivent déjà demander le certificat de cette

inscription. Si les exploitants disposent du certificat, c'est que leurs chauffeurs ont une carte professionnelle. Cet amendement propose de supprimer ce doublon.

M. Thomas Thévenoud, rapporteur. Cet amendement pose la question de la responsabilité dans le cadre des applications numériques de mise en relation. Je suis favorable à une responsabilité des différents acteurs, comme la question se pose aussi dans la sous-location immobilière avec un site internet bien connu. Nous, législateurs, devons établir le régime juridique de ces applications qui font plus qu'une mise en relation dans la mesure où elles commandent effectivement un service. À cette aune, votre amendement est malvenu.

La commission rejette l'amendement CD16.

La poursuite des débats voit l'adoption de quatre amendements du président et du rapporteur : le CD60 de précision, les CD61 et CD62 rectifiant le placement de dispositions dans le code des transports, et le CD44 de conséquence.

La commission adopte enfin l'article 7 ainsi modifié.

Après l'article 7

La commission est saisie d'un amendement portant article additionnel CD17 de M. Tardy.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Cet amendement me semble pleinement satisfait par le cinquième alinéa de l'article 6 que nous avons voté tout à l'heure.

M. Lionel Tardy. Cela m'a échappé. Je fais confiance au président et je retire mon amendement.

L'amendement CD17 est retiré.

Article 8 (article L. 3112-1, L. 3114-4 [nouveau], L. 3120 à L. 3120-3 [nouveaux], L. 3121-11, L. 3122-3 et L. 3123-2 du code des transports) : *Règles communes à tous les modes de transport routier léger de personnes*

La commission adopte trois amendements du président et du rapporteur : le CD63 rédactionnel, le CD24 rectifié de clarification et le CD64 d'harmonisation.

Elle examine ensuite l'amendement CD18 de M. Lionel Tardy.

M. Lionel Tardy. La question du stationnement des VTC près des gares et des aéroports a été soulevée récemment lors des débats préalables à l'adoption de la loi n° 2014-344 du 17 mars 2014 relative à la consommation. Cet article poursuit l'objectif de fixer un délai de prise en charge au-delà duquel les chauffeurs devraient quitter les lieux. Je considère que la question du stationnement porte moins sur la durée que sur l'attente d'un client ayant préalablement réservé. Imaginons qu'un VTC dépose une personne à l'aéroport à 15 heures et qu'un client ait pris une réservation pour 16 heures, il serait néfaste d'imposer à son chauffeur de retourner à son dépôt qui peut aussi bien se trouver à l'autre bout du département.

M. Thomas Thévenoud, rapporteur. Adopter cet amendement reviendrait à autoriser le stationnement illimité des VTC près des aéroports et des gares. Nous ne le préconisons pas.

La commission rejette l'amendement CD18.

Deux amendements du président et du rapporteur sont ensuite adoptés : le CD65 rédactionnel et le CD66 de précision.

La commission est alors saisie de l'amendement CD19 de M. Lionel Tardy.

M. Lionel Tardy. Nous en venons à un des principaux points noirs de ce texte. L'interdiction faite aux VTC d'utiliser des dispositifs de géolocalisation est un moyen détourné de les abattre ou, du moins, de les affaiblir fortement puisqu'il s'agit de leur mode de fonctionnement habituel.

L'idée même de proscrire une technologie pour un autre motif que la sécurité publique est inacceptable. La justification en est faible, et pour cause : quand le Gouvernement passe son temps à parler d'innovation, la majorité s'apprête ici à l'entraver. C'est grave. Il est probable que cette interdiction puisse être détournée d'une façon ou d'une autre à l'avenir, mais le seul fait de chercher à l'édicter me pose souci – comme dans d'autres textes de loi.

Pousser les taxis à la géolocalisation par l'article 1^{er} est une bonne chose. Malheureusement, vous vous sentez obligés d'attacher en contrepartie un boulet aux roues des VTC. Depuis 2007, j'ai déjà vu l'Assemblée se fourvoyer sur les nouvelles technologies, nourrir des méfiances injustifiées. Le cas est plus sérieux ici : ce n'est pas de l'incompréhension, c'est la volonté délibérée d'arrêter le développement d'une activité économique. Vous allez entraver l'innovation et la liberté d'entreprendre ; or il y a des emplois derrière les applications destinées aux VTC. Il est urgent de rayer de la proposition de loi cette disposition anachronique dont la philosophie est proprement catastrophique.

M. Thomas Thévenoud, rapporteur. Je ne veux interdire ni internet, ni les applications, ni les ordiphones, ni la géolocalisation. L'importance des nouvelles technologies n'est pas en débat puisque l'article 1^{er} autorise les données ouvertes pour les taxis : c'est un pas très important dans la modernité, qui rapprochera le client du taxi sous le regard de la puissance publique.

Cet article cherche à distinguer ce qui relève de la maraude et ce qui n'en relève pas. C'est la justification même de l'autorisation de stationnement. La maraude, réelle ou électronique, est autorisée pour les taxis ; elle est interdite pour les VTC. Il est vrai que certaines entreprises de VTC utilisent la maraude électronique, mais ce n'est pas le cas de toutes. Je le répète : internet n'est pas menacé, au contraire, puisque les acteurs économiques que sont les taxis et les VTC disposeront grâce à cette loi des armes économiques nécessaires à leur développement.

Mme Laure de La Raudière. Je ne dirai pas aujourd'hui tout le mal que je pense de cette disposition ; je me réserverai pour la séance publique. J'aimerais savoir si vous avez sollicité un avis du Conseil d'État sur cette proposition de loi et, le cas échéant, quel a été cet avis en ce qui concerne la conformité de cette disposition au principe de liberté d'entreprendre.

M. Laurent Furst. Je souscris au propos précédent. Le rapporteur réunit dans le même concept la maraude sur la voie publique et la maraude électronique, mais je ne suis pas convaincu de la pertinence de cette analyse juridique. Sur quoi se base-t-elle ?

M. Thomas Thévenoud, rapporteur. Je n'ai pas sollicité le Conseil d'État ; je n'en avais pas la possibilité. J'ai investigué ces questions lors des auditions préparatoires. Je m'en suis ouvert aux différentes administrations et à l'Autorité de la concurrence. Je considère la rédaction proposée comme sécurisée juridiquement, sans préjuger cependant du jugement que porterait le Conseil constitutionnel s'il en était saisi.

Fonder la législation sur la notion de maraude m'est apparu comme la meilleure option. L'État a essayé d'établir par décret une distinction entre taxi et VTC sur la base du temps de réservation : il a échoué. L'hypothèse d'un prix minimum a été soulevée, mais je la considère contraire au principe de liberté des prix. Enfin, faire des VTC une profession réglementée avec *numerus clausus* n'apparaissait pas très judicieux. Je fais donc le choix de segmenter le marché à partir de la notion de maraude et de définir la maraude électronique. Ceci me paraît à la fois le plus judicieux et le plus sûr juridiquement.

M. Gilles Savary. Des textes de loi et réglementaires ont déjà été pris sur cette base, me semble-t-il. Je pense en particulier aux motos-taxis qui ne peuvent pas faire de démarchage. C'est donc bien un critère valable pour distinguer entre divers modes de transport de personnes.

La commission rejette l'amendement CD19.

Elle adopte ensuite l'amendement rédactionnel CD67 du président et du rapporteur, avant de se saisir de l'amendement CD20 de M. Tardy.

M. Lionel Tardy. Les deux interdictions de démarchage et de promotion sont très larges. S'il s'agit d'interdire ces pratiques en tant que telles, ce n'est pas acceptable pour les raisons précédemment évoquées. Si le texte souhaite les conditionner à une réservation préalable, il y aurait une forme de logique. Mais les alinéas 18 et 19, en l'état, me semblent manquer de clarté.

M. Thomas Thévenoud, rapporteur. Les interdictions visent exclusivement la prise en charge sur la voie publique. Les autres opérations de communication et de commercialisation restent autorisées. Avis défavorable.

La commission rejette l'amendement CD20.

Six amendements rédactionnels du président et du rapporteur sont ensuite adoptés : les CD68, CD69, CD 70, CD71, CD72 et CD73.

La commission adopte enfin l'article 8 ainsi modifié.

Article 9 (articles L. 3124-8-1 et L. 3124-8-2 [nouveaux] du code des transports) : *Sanctions en cas de non-respect des règles relatives aux VTC*

La commission adopte cinq amendements du président et du rapporteur : le CD74 rectifiant un placement dans le code des transports, le CD75 de coordination, le CD76 de rectification ainsi que les CD77 et CD78 rédactionnels.

*La commission **adopte** ensuite l'article 9 **ainsi modifié**.*

Article 10 (articles L. 3125-4, L. 3125-9, L. 3125-10, L. 3124-12 [nouveau] et L. 3124-13 [nouveau] du code des transports) : *Renforcement de l'efficacité des contrôles*

La commission adopte six amendements du président et du rapporteur : le CD79 de coordination, le CD80 de rectification ainsi que les rédactionnels CD81, CD82, CD83 et CD84.

*La commission **adopte** ensuite l'article 10 **ainsi modifié**.*

Article 11 (article L. 141-1 du code de la consommation) : *Habilitation des agents de la DGCCRF*

La commission adopte l'amendement de coordination CD85 du président et du rapporteur.

*Elle **adopte** ensuite l'article 11 **ainsi modifié**.*

Article 12 : *Dates d'entrée en vigueur*

La commission adopte l'amendement de coordination CD86 et l'amendement rédactionnel CD87, tous deux proposés par le président et le rapporteur.

Elle est ensuite saisie de l'amendement de coordination CD88 du président et du rapporteur, sur lequel est déposé un amendement CD96 de M. Tardy.

M. Thomas Thévenoud, rapporteur. Je suis défavorable au sous-amendement.

Le sous-amendement CD96 est rejeté, puis l'amendement CD88 est adopté. En conséquence, l'amendement CD21 de M. Tardy tombe.

La commission adopte par la suite l'amendement CD89 de coordination du président et du rapporteur, ce qui fait tomber l'amendement CD22 de M. Tardy.

*La commission **adopte** enfin l'article 12 **ainsi modifié**.*

Article 13 : Gage

*La commission adopte l'amendement CD90 de précision du président et du rapporteur, puis elle **adopte** ensuite l'article 13 **ainsi modifié**.*

*

*La commission **adopte** enfin la proposition de loi **ainsi modifiée**, les groupes UDI et UMP s'abstenant.*

—><<><—

La commission a poursuivi ensuite l'examen, **sur le rapport de Mme Geneviève Gaillard, du projet de loi relatif à la biodiversité (n° 1847).**

Article 10 (article L. 331-8 du code de l'environnement) : *Rattachement des parcs nationaux à l'Agence française pour la biodiversité*

*La Commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD268 de la rapporteure.*

Elle examine ensuite l'amendement CD723, également de la rapporteure.

Mme la rapporteure. En raison de ce que nous avons décidé hier soir, je retire l'amendement, ainsi que tous ceux qui tendent à modifier la dénomination de l'Agence française pour la biodiversité.

*L'amendement est **retiré**.*

*Puis la Commission **adopte** l'article 10 ainsi **modifié**.*

Article 11 : *Continuité des droits et obligations des établissements fusionnés dans l'Agence française pour la biodiversité*

La Commission est saisie de l'amendement CD376 de M. Joël Giraud.

M. Joël Giraud. Il s'agit de préciser que les missions des établissements publics intégrés à l'Agence sont également reprises par celle-ci.

*Suivant l'avis favorable de la rapporteure, la Commission **adopte** l'amendement.*

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Je rappelle que les amendements CD271 de la rapporteure et CD56 de Mme Laurence Abeille, ainsi que les amendements CD650 et CD651 de M. Bertrand Pancher, ont été déclarés irrecevables en application de l'article 40 de la Constitution.

*La Commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD199 de la rapporteure.*

*L'amendement CD724 de la rapporteure est **retiré**.*

*La Commission **adopte** ensuite l'amendement rédactionnel CD200 de la rapporteure.*

*Puis elle **adopte** l'article 11 ainsi **modifié**.*

Article additionnel après l'article 11. Article 11 bis [nouveau] : *Rapport sur le périmètre de l'Agence française pour la biodiversité*

La Commission est saisie de l'amendement CD749 de M. Jean-Paul Chanteguet.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Il s'agit de demander au Gouvernement, dans les deux ans suivant la promulgation de la loi, la remise d'un rapport qui permettra de faire le point sur le périmètre de l'Agence française pour la biodiversité (AFB) et de dresser un bilan des coûts et avantages que présenterait l'inclusion dans ce périmètre d'autres opérateurs de l'État, notamment l'Office national de la chasse et de la faune sauvage (ONCFS), dont la compétence en matière de lutte contre l'érosion de la biodiversité est unanimement reconnue. Nous n'avons jusque-là pas pu ouvrir ce débat du fait de l'irrecevabilité des amendements que j'ai évoqués précédemment.

Mme la rapporteure. Il est en effet important que nous puissions débattre de l'intégration de l'ONCFS dans l'Agence. L'ONCFS a des missions de protection de la biodiversité au même titre que l'ONEMA (Office national de l'eau et des milieux aquatiques), par exemple. Avis favorable.

Mme Laurence Abeille. Ce projet de loi traite abondamment de la biodiversité en milieu marin – ce qui est une bonne chose –, au risque de minorer quelque peu l'importance déterminante de la biodiversité ordinaire. Puisque les autres amendements ont été déclarés irrecevables, celui-ci nous permettra de disposer au moins d'une étude sur le sujet. On sait que les personnels de l'ONCFS sont favorables à l'intégration. Le maintien de l'Office en dehors de la structure tient plus à des raisons politiques. Il serait souhaitable, monsieur le président, que notre commission consacre avant l'examen en séance publique une discussion particulière à cette question et aux enjeux de biodiversité terrestre qu'elle emporte.

M. Philippe Plisson. Le sujet est pourtant sur la table depuis bien longtemps ! Avec la rapporteure, nous en avons encore discuté la semaine dernière avec les responsables nationaux de la chasse et le président de l'ONCFS. Le débat a, du reste, été tranché au plus haut niveau, puisque le ministère de l'écologie s'est engagé auprès des responsables de la chasse à ce que l'Office ne soit pas intégré à l'AFB. Pourquoi vouloir rentrer par la fenêtre quand on est sorti par la porte ?

Par ailleurs, il est faux de dire que les agents de l'ONCFS sont favorables à l'inclusion alors qu'une majorité d'entre eux s'y oppose.

Dès lors, je ne vois pas l'intérêt de l'amendement. On peut remettre tous les rapports et tenir toutes les discussions que l'on veut sans être tenu de l'inscrire dans la loi !

Je crains en revanche que cet ajout ne ravive les difficultés et les protestations. Certes, le mouvement de regroupement me semble inéluctable. Mais si l'on essaie de forcer le processus ou d'introduire subrepticement certaines dispositions, on provoquera des raidissements qui auront l'effet inverse de ce que l'on souhaitait. Comme on m'a déjà alerté à ce sujet, je pense que l'amendement crée plus de problèmes qu'il n'en résout et qu'il ne va pas dans le sens de l'apaisement.

Mme Viviane Le Dissez. Il est pourtant intéressant de mener une réflexion sur les années à venir. Rien n'est immuable, que ce soit pour l'ONCFS ou pour d'autres établissements publics. Lors de l'audition évoquée par M. Philippe Plisson, le discours était un peu différent selon que c'était le président ou le directeur de l'Office qui s'exprimait.

Mme la rapporteure. Il n'y a rien de violent à demander un rapport au Gouvernement dans deux ans, monsieur Philippe Plisson. Nous souhaitons seulement étayer notre réflexion. Les chasseurs ont d'autant plus intérêt à s'inclure dans ce grand dispositif qu'ils ont déjà des

missions en matière de biodiversité. Sans rien changer aux activités de chasse, ce rapprochement apporterait beaucoup à la protection de la biodiversité ordinaire et terrestre. Je ne crois pas que nous rouvrons un débat difficile, tant il est évident que les chasseurs participent aujourd'hui à cette protection. Qui plus est, nous permettrions à l'Agence de marcher sur ses deux pieds : la biodiversité maritime et aquatique d'une part, la biodiversité terrestre d'autre part. En l'espace de deux ans, il se pourrait que le Gouvernement constate que c'est indispensable !

M. Alain Gest. Je salue la pertinence et la sagesse de la position de M. Philippe Plisson. Élu d'un département ô combien intéressé par la chasse, je sais bien ce que ce genre d'initiative peut provoquer. Franchement, notre pays a d'autres « chats à fouetter » !

M. le président Jean-Paul Chanteguet. À ma connaissance, le premier département pour le nombre de chasseurs est celui de M. Philippe Plisson, la Gironde, le deuxième celui de M. Alain Gest, la Somme, et le troisième l'Indre, dont je suis l'élu.

La décision de ne pas intégrer l'ONCFS à l'AFB est une décision politique que je peux comprendre et que je respecte. Je crois néanmoins qu'il serait utile que nous disposions d'un rapport étudiant la possibilité d'une intégration, sachant que l'ONCFS n'est pas le seul organisme concerné. Il n'est pas dans mes intentions de « rentrer par la fenêtre », monsieur Plisson, et encore moins d'ouvrir un nouveau front. Personne n'y a intérêt. Le propos est seulement de faire avancer la réflexion, car certaines positions actuelles s'apparentent à des postures.

Mme Suzanne Tallard. Quels sont les autres établissements publics qui pourraient rejoindre l'AFB ? Ne pourrions-nous pas retrancher de l'amendement les mots : « notamment l'Office national de la chasse et de la faune sauvage » ?

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Je suis d'accord avec la rectification que vous proposez. On peut aussi penser, par exemple, à l'Office national des forêts.

M. Alain Gest. Tout le monde ne partage peut-être pas votre finesse d'appréciation, monsieur le président. Je le dis d'autant plus aisément que je ne fais pas partie des 25 000 chasseurs du département de la Somme : contrairement à ce que vous croyez, vous allez raviver le débat. Beaucoup de décisions politiques sont empreintes de sagesse (*Sourires*). C'est le cas de celle de ne pas intégrer l'ONCFS.

M. Philippe Plisson. Il s'agit bien d'un accord politique sur un sujet extrêmement sensible. Le milieu cynégétique y porte la plus grande attention et peut en faire un *casus belli*. On peut choisir de passer outre, mais la disposition proposée marque de façon claire l'enclenchement d'un processus. Elle provoquera forcément des réactions négatives. J'y insiste, il est loisible de faire un rapport ou de mener des réflexions sans avoir à l'inscrire dans la loi. L'amendement sera interprété comme un acte politique. Connaissant bien le milieu concerné, je peux vous dire qu'on en reparlera !

Dans tous les cas, je ne voterai pas cet amendement.

Mme la rapporteure. Avis favorable à la rectification proposée par Mme Tallard.

La Commission adopte l'amendement rectifié.

Article 12 (articles L. 1224-3 du code du travail, L. 120-1 et suivant du code du service national) : *Transferts des personnels des établissements fusionnés dans l'Agence française pour la biodiversité*

L'amendement CD725 de la rapporteure est retiré.

La Commission adopte l'amendement rédactionnel CD201 de la rapporteure.

Puis elle adopte l'article 12 ainsi modifié.

Article 13 (articles L. 131-8, L. 322-1, L. 331-1 et L. 421-1 du code de l'environnement) : *Mise en place d'un quasi-statut commun aux agents contractuels destinés à être intégrés dans l'Agence française pour la biodiversité ainsi qu'aux établissements publics qui ont vocation à lui être rattachés*

M. le président Jean-Paul Chanteguët. Je rappelle que l'amendement CD409 de M. Paul Giacobbi a été déclaré irrecevable en application de l'article 40 de la Constitution.

La Commission adopte l'article 13 sans modification.

Article 14 : *Élection des représentants du personnel au conseil d'administration de l'Agence française pour la biodiversité*

La Commission adopte successivement les amendements rédactionnel et de cohérence CD202 et CD203 de la rapporteure.

Les amendements CD726 et CD727 de la rapporteure sont retirés.

La Commission adopte ensuite l'article 14 ainsi modifié.

Article 15 : *Élection des représentants du personnel au comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail de l'Agence française pour la biodiversité*

La Commission adopte l'amendement de précision rédactionnelle CD204 de la rapporteure.

Puis elle adopte l'article 15 ainsi modifié.

Article 16 (articles L. 132-1, L. 172-1, 213-9-1, 213-9-2, 213-10-8, L. 331-29, L. 334-1, L. 334-2, L. 334-2-1, L. 334-4, L. 334-5, L. 334-7, L. 414-10, L. 437-1 du code de l'environnement, article L. 942-1 du code rural et de la pêche maritime) : *Organisation de l'intégration des différents opérateurs de l'État fusionnant dans l'Agence française pour la biodiversité*

Les amendements CD728, CD272 et CD276 rectifié de la rapporteure sont retirés.

La Commission adopte ensuite l'amendement de cohérence rédactionnelle CD269 de la rapporteure.

L'amendement CD279 de la rapporteure est retiré.

La Commission adopte successivement les amendements rédactionnels CD206, CD218 et CD207 de la rapporteure.

Elle en vient à l'amendement CD410 de M. Paul Giacobbi.

M. Jacques Krabal. L'amendement vise à clarifier les rôles respectifs de la future Agence française pour la biodiversité et du Muséum national d'histoire naturel en matière d'inventaire du patrimoine naturel.

L'article L. 411-5 du code de l'environnement institue en effet un inventaire du patrimoine naturel dont l'État assure la conception, l'animation et l'évaluation. Il dispose également que les inventaires sont conduits sous la responsabilité scientifique du Muséum national d'histoire naturelle. Pour éviter toute ambiguïté, il convient de préciser que l'appui technique de l'État dans ces inventaires reviendra à la future AFB, sans remettre en cause la responsabilité scientifique du Muséum.

Mme la rapporteure. Avis défavorable, dans la mesure où l'on introduit une confusion entre les responsabilités respectives de l'Agence et du Muséum. Les missions de l'AFB étant déjà bien définies, je ne vois pas l'intérêt d'un tel amendement.

M. Jacques Krabal. Paul Giacobbi pense au contraire qu'une clarification est nécessaire.

La Commission rejette l'amendement.

Les amendements CD277 et CD278 de la rapporteure sont retirés.

La Commission adopte l'article 16 ainsi modifié.

Après l'article 16

M. le président Jean-Paul Chanteguet. L'amendement CD741 du Gouvernement, portant article additionnel après l'article 16, est réservé.

Article 17 : Entrée en vigueur

La Commission est saisie de l'amendement CD46 rectifié de la rapporteure.

Mme la rapporteure. L'étude d'impact prévoit, en application de l'article 13 du présent texte, l'élaboration d'un quasi-statut commun aux agents contractuels de l'ensemble des établissements publics intervenant dans le champ de la biodiversité. Nous souhaitons que ce quasi-statut qui met fin aux différences de traitement entre les agents soit mis en application au 1^{er} janvier 2015. Pour répondre à une attente forte et éviter des problèmes

importants, il convient d'adopter un agenda social qui corresponde au calendrier de création de l'AFB.

M. Jean-Marie Sermier. Cela signifie-t-il que l'ensemble des agents seront immédiatement opérationnels au 1^{er} janvier 2015 ?

Mme la rapporteure. Cela signifie que les agents contractuels répondant aux critères de l'article 13 bénéficieront du quasi-statut au moment de la création de l'Agence.

La Commission adopte l'amendement.

Puis elle adopte l'article 17 ainsi modifié.

Article 17 bis [nouveau] : *Audition préalable du candidat à la présidence du conseil d'administration de l'Agence française pour la biodiversité*

La Commission est saisie de l'amendement CD750 de la rapporteure.

Mme la rapporteure. Il s'agit de tirer les conséquences de l'adoption de l'amendement CD54, qui vise à ce que la nomination du président du conseil d'administration de l'Agence - par décret en Conseil des ministres - soit précédée par une audition de la personnalité dont la nomination est envisagée par le Président de la République devant la commission permanente compétente à l'Assemblée nationale et au Sénat.

La Commission adopte l'amendement.

Avant l'article 18

La Commission est saisie de l'amendement CD501 de Mme Anne-Yvonne Le Dain.

Mme Anne-Yvonne Le Dain. Je propose de supprimer l'ensemble du titre IV. Selon le Conseil d'État, nous ne saurions anticiper l'adoption des dispositions nationales rendues nécessaires pour assurer l'effectivité du règlement européen relatif aux mesures concernant le respect par les utilisateurs dans l'Union du protocole de Nagoya sur l'accès aux ressources génétiques et le partage juste et équitable des avantages découlant de leur utilisation. Des groupes d'experts doivent encore se réunir au niveau européen au sujet de la mise en œuvre de ce règlement, notamment sur la labellisation des collections et sur les bonnes pratiques en matière de recherche. La loi n'a pas vocation à devancer leurs conclusions.

Les ressources génétiques sont constituées, pour l'essentiel, par les semences et les plantes mises au point par l'homme depuis qu'il est passé du stade de chasseur-cueilleur à celui de cultivateur. Aujourd'hui, en France, le secteur des semences et des plantes est porteur économiquement. Il ne me semble donc pas pertinent d'anticiper la mise en œuvre du protocole de Nagoya, qui est très respectueux des droits des communautés autochtones et locales.

Mme la rapporteure. Le titre IV est un élément essentiel de ce projet de loi : il mettra notre droit en conformité avec les conventions internationales, en particulier avec le protocole

de Nagoya ; il permettra même à notre pays d'être précurseur en la matière. Il serait donc malvenu de le supprimer. Nombreux sont ceux qui attendent avec impatience l'entrée en vigueur du protocole de Nagoya, en particulier dans les territoires ultramarins. Je vous invite à retirer votre amendement, madame Anne-Yvonne Le Dain. À défaut, je donnerai un avis défavorable.

Mme Viviane Le Dissez. Des dispositions analogues sont déjà applicables dans d'autres pays, notamment au Brésil et au Costa Rica. Il convient de prendre date et de reconnaître l'importance des richesses de notre territoire, tant métropolitain qu'ultramarin.

M. Serge Letchimy. Je peux comprendre certains de vos arguments, madame Anne-Yvonne Le Dain. Mais la France a déjà pris un retard considérable en matière de ratification des conventions internationales. L'adoption du règlement européen a néanmoins accéléré le processus. Aujourd'hui, la biodiversité se dégrade fortement, tant en métropole qu'outre-mer, ce qui doit nous inciter à prendre rapidement des mesures. De plus, les ressources génétiques de nos territoires, notamment ultramarins, font l'objet d'un véritable pillage – j'en ai moi-même été le témoin dans la forêt guyanaise. À cet égard, je suis très satisfait que nous ayons adopté l'amendement relatif à la « biopiraterie ». Enfin, nous avons intérêt à aller très vite si nous voulons ouvrir des perspectives de développement économique aux territoires ultramarins et créer de nouvelles filières grâce à la valorisation de la biodiversité. Je souhaite donc que vous retiriez votre amendement, madame Anne-Yvonne Le Dain. À défaut, je voterai contre.

Mme Anne-Yvonne Le Dain. Mon propos concernait non pas les ressources génétiques *in situ*, c'est-à-dire celles qui sont encore présentes dans le milieu naturel et dont nous ne connaissons pas encore l'intérêt en termes de valorisation économique, mais celles qui existent déjà dans les collections et qui sont connues d'un point de vue scientifique et entretenues. Ces ressources doivent être utilisées au bénéfice tant des entreprises que des habitants. Cependant, compte tenu des arguments de la rapporteure et de l'attention particulière qu'il convient d'accorder aux territoires ultramarins, je retire mon amendement.

L'amendement est retiré.

TITRE IV

ACCÈS AUX RESSOURCES GÉNÉTIQUES ET PARTAGE JUSTE ET ÉQUITABLE DES AVANTAGES

Article 18 (articles L. 412-3 à L. 412-16 [nouveaux] du code de l'environnement) : *Réglementation de l'accès aux ressources génétiques et aux connaissances traditionnelles associées. Partage des avantages en découlant. Traçabilité et contrôle de l'utilisation*

La Commission examine, en discussion commune, les amendements CD67 de la rapporteure et CD481 de M. Serge Letchimy.

Mme la rapporteure. Cet amendement vise à déplacer en tête de la nouvelle section 3 du code de l'environnement l'article qui en précise la finalité, c'est-à-dire mettre en œuvre les dispositions de la Convention sur la diversité biologique.

Votre amendement CD481, monsieur Serge Letchimy, est presque identique au mien, sauf qu'il fait référence au protocole de Nagoya. Or le protocole ne fait pas encore partie de notre ordre juridique. Je vous invite donc à retirer votre amendement.

M. Serge Letchimy. Je tenais à la référence au protocole de Nagoya, car il évoque les droits des « *communautés autochtones et locales* » en matière d'accès aux ressources génétiques et de partage des avantages découlant de leur utilisation. Je retire mon amendement, madame la rapporteure, mais j'espère que l'esprit du protocole de Nagoya sera respecté, et que vous accepterez nos amendements qui visent à introduire la notion de « *communautés autochtones et locales* » dans le texte. Je serai ferme sur ce point.

M. Jacques Krabal. Vous indiquez, madame la rapporteure, qu'il est impossible de faire référence au protocole de Nagoya, parce qu'il ne fait pas encore partie de notre ordre juridique. Or vous avez invité Mme Anne-Yvonne le Dain à retirer son amendement précédent, qui visait justement à éviter que nous anticipions la mise en œuvre de ce même protocole. Où est la cohérence ?

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Le protocole de Nagoya a été signé mais n'a pas encore été ratifié par la France.

Mme la rapporteure. Ce protocole comporte trois volets, qui portent respectivement sur l'accès aux ressources génétiques, sur le partage des avantages issus de ces ressources et sur le respect des règles par les utilisateurs. Seule la transposition de ce troisième volet dans la législation des États ayant ratifié le Protocole de Nagoya est obligatoire ; elle est mise en œuvre au niveau européen par le Règlement UE 511/2014 du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014, complété par des dispositions nationales en vertu du principe de subsidiarité, par exemple pour les sanctions pénales. En revanche, les États ont le choix de mettre ou non en œuvre les deux premiers volets dans leur législation nationale. La France a décidé de le faire. C'est d'autant plus nécessaire que notre pays a la chance d'être à la fois fournisseur et utilisateur de ressources génétiques, ce qui n'est pas le cas de tous les autres États.

L'amendement CD481 est retiré.

La Commission adopte l'amendement CD67.

Puis elle adopte successivement les amendements rédactionnels CD68 et CD69 de la rapporteure.

Elle en vient à l'amendement CD350 de Mme Anne-Yvonne Le Dain.

Mme Anne-Yvonne Le Dain. Le texte mentionne à plusieurs reprises les « communautés d'habitants ». Or notre Constitution ne reconnaît pas la notion de communauté. L'introduction des « communautés d'habitants » dans la loi créerait un précédent grave. Je propose donc de remplacer le terme « communautés » par celui de « groupes », dans toutes ses occurrences.

En outre, il sera difficile de définir qui appartient à une communauté d'habitants : s'agira-t-il des habitants d'un village, ou encore d'un territoire ? Comment ce territoire sera-t-il délimité ? À l'intérieur même d'un village, tous les habitants ne se sentent pas nécessairement représentés par celui qui est désigné comme chef de la communauté. La notion de groupe me paraît à cet égard moins délicate à manier que celle de communauté.

M. Serge Letchimy. Certains ont une vision restrictive, voire conservatrice, de la notion de communauté. Ils la réduisent à la géographie, aux origines, au folklore, et ont peur du communautarisme. La société française doit assumer son caractère multiculturel – c’est un point fondamental. La notion de communauté n’est ni obsolète, ni abstraite. Elle renvoie à la question de la culture, de l’identité, du patrimoine. Il convient de garder le terme « communautés » dans le texte, celui de « groupes » renvoyant à une réalité plus restreinte en termes géographiques et culturels. Je regrette que nous n’ayons pas retenu la référence au protocole de Nagoya que je proposais, même si la notion de « communauté autochtone » peut éventuellement poser problème dans les territoires où cette communauté n’est pas définie en tant que telle, lorsqu’il s’agit de prendre en compte les connaissances traditionnelles.

Mme Chantal Berthelot. Dans les amendements suivants, je propose de remplacer l’expression « *communautés d’habitants* » par celle de « *communautés autochtones et locales* », qui est inscrite dans le protocole de Nagoya. Nous n’allons pas jusqu’à parler de « peuples autochtones », car le Conseil constitutionnel a déjà statué sur ce point : il existe un seul peuple français. Mais cela n’empêche pas de reconnaître, à l’intérieur de ce peuple, des communautés qui disposent d’un savoir et d’une culture. Indépendamment de ce texte, il est temps d’admettre que des peuples autochtones, les Amérindiens, vivaient en Guyane avant la colonisation – c’est une question essentielle pour la cohésion sociale dans ce département.

N’oublions jamais que la France est un des principaux pays fournisseurs de ressources génétiques grâce à ses territoires d’outre-mer. Je conçois que madame Anne-Yvonne Le Dain puisse proposer la suppression du titre IV si elle ne tient pas compte de cette réalité. Pourtant, en mettant en place un régime d’accès et de partage des avantages (APA), nous réaliserons un progrès important. Certes, le dispositif n’est pas simple, mais il convient de moderniser notre cadre législatif. Affrontons les réalités et faisons un effort d’imagination. Reconnaissons et valorisons ce qui existe sur l’ensemble du territoire national, qui comprend – convenons-en une fois pour toutes – les outre-mer. L’emploi du terme « communautés » ne constitue nullement un dérapage. Il vise non pas à exclure, mais à reconnaître des réalités culturelles qui enrichissent la nation française.

Mme la rapporteure. Nous avons eu de longs débats sur la notion de communauté. L’expression « *communauté d’habitants* » n’est pas nouvelle : elle existe déjà dans le code de l’environnement, dans le chapitre relatif aux parcs nationaux. Consulté, le Conseil d’État a estimé qu’elle ne posait pas problème. La ligne de crête est très étroite entre les rédactions conventionnelles et les exigences constitutionnelles. Je suis sensible aux arguments de monsieur Serge Letchimy et de madame Chantal Berthelot, mais la solution de sagesse et de simplicité consiste selon moi à conserver l’expression « *communauté d’habitants* ». Je rappelle que le protocole de Nagoya traite non seulement de l’accès aux ressources génétiques, mais aussi de l’utilisation des connaissances traditionnelles associées à ces ressources.

Mme Anne-Yvonne Le Dain. Dans ma vie professionnelle, j’ai eu la chance de travailler sur la question des plantes tropicales, notamment dans les départements d’outre-mer. J’ai le même respect pour les populations ultramarines que pour tous les autres Français.

Au vu des arguments développés par mes collègues ultramarins et par la rapporteure, je retire mon amendement.

L’amendement est retiré.

La Commission examine l'amendement CD480 de M. Michel Lesage.

Mme Chantal Berthelot. Cet amendement vise à préciser que la préservation des connaissances traditionnelles associées aux ressources génétiques peut se faire par la création de bases de données recensant ces connaissances, avec le consentement préalable et éclairé des communautés d'habitants concernées. Cela permettrait de renforcer la propriété desdites communautés sur ces connaissances.

Mme la rapporteure. Avis défavorable. Je propose plutôt d'adopter l'amendement CD766 du Gouvernement.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Nous ne pouvons pas examiner cet amendement en l'absence du Gouvernement, qui pourra néanmoins le présenter en séance.

M. Serge Letchimy. Le Gouvernement a inventé le concept de « *communauté d'habitants* », afin de restreindre le champ des connaissances traditionnelles concernées par le régime d'APA. En effet, les communautés d'habitants ne sont pas nécessairement des « *communautés autochtones ou locales* » au sens du protocole de Nagoya. Si nous laissons le texte en l'état, les connaissances traditionnelles ne seront pas prises en compte de manière satisfaisante. Il convient d'adopter, au choix, l'amendement CD480 de Mme Berthelot, l'amendement CD766 du Gouvernement – qui me paraît tout à fait compatible – ou un de mes amendements suivants. Si nous avons un engagement que le Gouvernement présentera son amendement en séance, la question est réglée.

Mme la rapporteure. Les amendements CD480 et CD766 sont différents mais s'insèrent au même endroit. L'amendement CD480 est satisfait par l'ordonnance prévue au 4^o de l'article 59 du projet de loi : les inventaires départementaux du patrimoine naturel pourront recenser les connaissances traditionnelles associées aux ressources génétiques. Cette possibilité, qui existe déjà en Guyane, sera ainsi étendue aux collectivités territoriales qui le souhaiteraient.

Mme Chantal Berthelot. L'article 59 habilite simplement le Gouvernement à légiférer par ordonnance. Nous ne pouvons pas juger si mon amendement est satisfait ou non sans connaître le texte des ordonnances qui m'ont été communiqués.

Mme la rapporteure. Les dispositions que j'ai mentionnées figurent bien dans les projets d'ordonnances qui m'ont été communiqués.

M. Jean-Paul Chanteguet. Je propose à la Commission de se prononcer sur l'amendement CD480. Son éventuelle adoption constituera une garantie pour ses auteurs. Le Gouvernement aura la possibilité de présenter son propre amendement ultérieurement.

La Commission adopte l'amendement.

*

M. Jean-Paul Chanteguet. Nous reprendrons nos travaux cet après-midi, à 16 heures 30.



Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mercredi 25 juin 2014 à 9 h 30

Présents. - Mme Laurence Abeille, Mme Sylviane Alaux, Mme Laurence Arribagé, M. Alexis Bachelay, Mme Catherine Beaubatie, Mme Chantal Berthelot, M. Philippe Bies, M. Florent Boudié, M. Christophe Bouillon, M. Jean-Louis Bricout, Mme Sabine Buis, M. Alain Calmette, M. Yann Capet, M. Patrice Carvalho, M. Jean-Yves Caullet, M. Jean-Paul Chanteguet, M. Luc Chatel, M. Guillaume Chevrollier, M. Jean-Jacques Cotel, M. Stéphane Demilly, Mme Françoise Dubois, M. Philippe Duron, Mme Sophie Errante, M. Olivier Falorni, M. Yannick Favennec, M. Laurent Furst, Mme Geneviève Gaillard, M. Claude de Ganay, M. Alain Gest, M. Charles-Ange Ginesy, M. Michel Heinrich, M. Jacques Kossowski, M. Jacques Krabal, Mme Valérie Lacroute, Mme Viviane Le Dissez, M. Michel Lesage, M. Serge Letchimy, M. Olivier Marleix, M. Philippe Martin, M. Yves Nicolin, M. Philippe Noguès, M. Bertrand Pancher, M. Rémi Pauvros, M. Philippe Plisson, M. Christophe Priou, Mme Marie-Line Reynaud, Mme Sophie Rohfritsch, M. Martial Saddier, M. Gilbert Sauvan, M. Gilles Savary, M. Jean-Marie Sermier, M. Thierry Solère, Mme Suzanne Tallard, M. Thomas Thévenoud, M. Jean-Pierre Vigier

Excusés. - M. Yves Albarello, M. Julien Aubert, M. Denis Baupin, M. Vincent Burroni, M. Christian Jacob, M. Alain Leboeuf, M. Napole Polutélé, M. Gabriel Serville

Assistaient également à la réunion. - Mme Danielle Auroi, Mme Karine Berger, M. Paul Giacobbi, M. Joël Giraud, Mme Laure de La Raudière, Mme Anne-Yvonne Le Dain, Mme Annick Lepetit, M. Arnaud Leroy, M. Lionel Tardy