

Compte rendu

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

– Examen, ouvert à la presse, en deuxième lecture, de la proposition de loi, modifiée par le Sénat, relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur (n° 2186) (*M. Gilles Savary, rapporteur*) 2

Mercredi
10 septembre 2014
Séance de 16 heures 30

Compte rendu n° 88

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2013-2014

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

La Commission a examiné, en deuxième lecture, la **proposition de loi, modifiée par le Sénat, relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur (n° 2186) (M. Gilles Savary, rapporteur)**.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. La commission se réunit cet après-midi pour examiner en seconde lecture la proposition de loi relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur (VTC), qui sera débattue en séance publique le jeudi 18 septembre. L'Assemblée nationale avait adopté ce texte le 10 juillet dernier. Le Sénat l'a à son tour voté, après l'avoir modifié, le 24 juillet.

Avant que nous ne passions à l'examen des dix-huit amendements qui ont été déposés sur le texte, il nous faut nommer un nouveau rapporteur pour cette seconde lecture. Si aucun autre candidat ne se présente, je propose que nous désignions notre collègue Gilles Savary.

Il en est ainsi décidé.

M. Lionel Tardy. Le débat sur cette proposition de loi a achoppé sur le traitement imposé aux VTC, en particulier en ce qui concerne leur utilisation de la géolocalisation. Sur le sujet, l'examen du texte en séance publique à l'Assemblée nationale avait donné l'illusion d'une amélioration jusqu'à ce que soit introduite, à la dernière minute, l'obligation absurde de faire revenir ces voitures au dépôt ou dans un parking.

Le Sénat a apporté quelques atténuations au texte, souvent à l'initiative de l'opposition et contre l'avis du Gouvernement. Il me paraît essentiel de ne pas les remettre en cause : l'équilibre du texte est plus satisfaisant qu'initialement, mais il reste fragile. J'ai cru comprendre que le Gouvernement souhaitait un vote conforme, ce qui – fort heureusement – n'a pas été possible au Sénat. Peut-être pourrions-nous en avoir la confirmation ou l'infirmité pour la clarté de nos débats. Quoi qu'il en soit, je me concentrerai sur les points précités, qui posent toujours problème.

M. Philippe Duron. Cette proposition de loi nous revient en effet améliorée du Sénat.

Le dépôt initial de ce texte fut motivé par une évolution de la situation en matière de transports individuels dans les grandes villes et par le conflit qui s'est déclaré entre les taxis et les VTC. Ce conflit a une double origine. La première est d'ordre juridique : la loi sur le tourisme du 22 juillet 2009, dite « loi Novelli », a libéralisé le statut des voitures de tourisme avec chauffeur pour pallier l'insuffisance de taxis et ses effets pour les touristes toujours plus nombreux qui visitent notre pays. La seconde est d'ordre technologique : l'irruption du *smartphone* et la possibilité de réserver et de payer en ligne une prestation de transport facilitent la recherche d'une voiture et le paiement par carte.

Cette évolution connaît ici comme ailleurs un développement rapide, puissant et dangereux. On comptait 1 286 VTC en 2011, elles sont 7 213 en 2014. Une dizaine d'entreprises sont apparues sur le marché et, à leurs côtés, des intermédiaires très puissants : ce sont eux qui inquiètent le plus les entreprises de VTC et celles de taxis.

Il a donc fallu à la fois sécuriser la profession de taxi et équilibrer la concurrence que représentent pour elle les VTC, en lui réservant la maraude, c'est-à-dire la recherche du client

sur la voie publique et en station – pour peu qu’elle s’inscrive elle aussi dans un processus de modernisation.

La proposition de loi instaure un registre national de disponibilité des taxis, qui contiendra les informations relatives à l’identification du taxi, à sa disponibilité et à sa géolocalisation. Un *open data* public facilitera la mise en relation du client et du chauffeur. Ce texte vise ainsi à moderniser la maraude afin d’accélérer la recherche d’un taxi, souvent difficile pour le client. Un amendement, introduit en première lecture, fait en outre obligation aux taxis de disposer d’un terminal de paiement par carte bancaire. En effet, la difficulté de payer par ce moyen exaspérait les usagers et c’était un anachronisme à l’heure où va être installé sur tous les téléphones de demain le NFC, ce porte-monnaie électronique que nous pourrions utiliser même pour nos plus petits achats.

La réforme du régime des licences met fin à un abus, le marché de la cession, supprimé par le Front populaire en 1936 et rétabli par la loi Pasqua de 1995, qui conduisait à des pratiques plus que critiquables. Le coût de revente d’une licence atteignait parfois 250 000 euros à Paris voire 400 000 euros à Nice. Cette licence sera dorénavant gratuite, incessible et réservée à des chauffeurs.

La discussion du texte au Sénat a porté sur plusieurs dispositions qui avaient également fait débat dans notre assemblée. Ont ainsi été posées : la question de la tarification et de sa modification si le client souhaite une modification de la course ; celle, délicate, du retour à la base ou sur un parking pour empêcher une maraude réservée aux taxis ; celle du montant du dépôt de garantie qui, s’il doit être suffisant pour s’assurer du sérieux de l’entrepreneur, ne doit pas pour autant être un obstacle à la création d’emplois. Je crois pouvoir affirmer que le montant de ce dépôt sera du même ordre que pour les autres véhicules « LOTI », soit autour de 1 500 euros.

Les travaux du Sénat ont permis des avancées : pourront s’exonérer du retour à la base les VTC justifiant de deux réservations préalables, y compris pour des courses vers les gares et les aéroports. Le texte qui nous revient ne remet donc pas en cause le difficile équilibre qui avait été recherché initialement. Il améliore des dispositions qui, pour beaucoup d’entre nous, faisaient problème et risquaient d’être vues comme des entraves à la liberté d’entreprendre. Aujourd’hui, il est temps de conclure. C’est ce que nous demandent les entreprises de VTC. C’est pourquoi le groupe SRC suivra le Gouvernement qui nous encourage à faire de cette proposition de loi une lecture conforme à celle du Sénat.

M. Yannick Favennec. Lors des débats que nous avons eus en première lecture, le groupe UDI a toujours soutenu l’idée que les VTC et les taxis pouvaient cohabiter si, d’un côté, la profession des chauffeurs de taxi se modernisait et si, de l’autre, les VTC faisaient l’objet d’une meilleure réglementation.

Or, comme nous avons déjà eu l’occasion de le dire, ce texte ne comporte aucune mesure ambitieuse. Il semble avoir été préparé dans la précipitation, ne réglant en aucun cas le conflit entre les taxis et les VTC. Alors qu’on aurait dû s’inspirer des innovations technologiques développées par certaines sociétés de VTC, on préfère les pointer du doigt, au détriment du bien-être des consommateurs. Si la suppression de la « maraude électronique » pourrait presque être acceptable, celle de l’information sur la disponibilité est absolument inadmissible. Même si le rapporteur nous avait assuré, en séance publique, que le client y aurait toujours accès, la rédaction actuelle se révèle peu satisfaisante. Le groupe UDI trouve en effet aberrant de mettre en place des dispositifs qui pénalisent le consommateur, mais aussi

l'entrepreneur qui a trouvé une idée innovante. Alors que l'Allemagne va certainement interdire à une société de VTC d'exercer son activité, le groupe UDI espère que la France saura – au rebours – reconnaître le potentiel de ce type d'entreprises.

Nous ne nous sommes jamais opposés à une réglementation plus stricte des VTC, mais il faut qu'elle soit cohérente et respectueuse de la liberté de concurrence. Or, par exemple, l'obligation pour un chauffeur de VTC de revenir au lieu d'établissement de l'exploitant semble tout à fait disproportionnée et surtout peu écologique.

Constructif dans le débat, le groupe UDI soumettra une dizaine d'amendements pour faire évoluer un texte peu ambitieux. Nous nous réjouissons cependant de voir que nos collègues sénateurs ont réussi à moderniser et à faire évoluer dans le bon sens cette proposition de loi. Pour autant, cela reste insuffisant.

Cela étant, le futur projet de loi sur la croissance abordera très certainement le thème des professions réglementées, donc, entre autres, celle des chauffeurs de taxis. Ne va-t-on pas y détricoter le texte que nous examinons ?

M. Jean-Pierre Vigier. Face à l'exacerbation du conflit entre les taxis et les VTC, il était nécessaire de trouver un compromis. Si les clients regrettent le coût élevé des taxis et leur nombre insuffisant, ceux-ci paient trop cher leur affiliation à une compagnie et dénoncent une concurrence déloyale. Les VTC, quant à eux, profitent d'un vide juridique mais n'apportent pas toujours la garantie attendue, notamment en matière d'assurance.

Les mesures proposées ne répondent pas complètement aux attentes des uns et des autres, mais devraient conduire à un certain équilibre, notamment grâce à celle qui consiste à demander la remise, dans un an, d'un rapport sur l'application de la loi.

M. Patrice Carvalho. Le Sénat a apporté trois modifications au texte qu'avait adopté l'Assemblée nationale. La première, à l'article 1^{er} *ter*, consiste à élargir le contenu du rapport que le Gouvernement devra remettre au Parlement, dans le délai d'un an, sur la mise en œuvre de cette loi en l'étendant aux évolutions qui apparaîtraient nécessaires. Cela ne me semble pas appeler de remarques particulières, car il s'agit d'une amélioration du texte.

Les deux autres modifications sont plus substantielles. Notre Assemblée, sur proposition de son rapporteur et après un débat assez long, avait adopté un amendement qui a suscité beaucoup de commentaires : il imposait aux VTC, après chaque prestation, de retourner à leur « base arrière ». J'avais d'ailleurs défendu un amendement proche de celui-là. L'objectif était d'interdire à ces chauffeurs la maraude, pour qu'elle demeure le monopole des taxis. Les sénateurs ont décidé de dispenser les VTC de cette obligation dès lors que le chauffeur justifie d'une réservation préalable ou d'un contrat avec le client final, faisant suite à la précédente prestation achevée. Nous avons entendu au Sénat des arguments qui semblent frappés au coin du bon sens. Ainsi il paraît absurde d'imposer à un chauffeur de VTC de regagner sa base arrière entre deux courses au même aéroport ou à la même gare, d'autant que ce serait source de fatigue et de pollution. Avec cet amendement de notre rapporteur, nous étions au cœur du problème auquel la proposition de loi tente de répondre, mais nous touchions également à ses limites.

Avant la loi Novelli de 2009, les taxis et les véhicules de petite et de grande remise coexistaient grâce à une délimitation claire de leurs activités respectives. En ouvrant aux véhicules de grande remise, rebaptisés « véhicules de tourisme avec chauffeur » (VTC), la

possibilité d'intervenir sur le même marché que les taxis, nous avons instauré une concurrence déloyale. C'est ainsi que, entre 2009 et 2013, nous sommes passés de 400 licences de grande remise à 3 000 entreprises de VTC et plus de 10 000 licences. La concurrence est d'autant plus déloyale que les VTC déboursent 100 euros d'inscription quand les taxis en déboursent entre 200 000 et 300 000 pour exercer leur activité. Tant que cette question ne trouvera pas de réponse appropriée et que les activités des uns et des autres ne seront pas clairement délimitées, nous n'aurons rien résolu. Avec l'amendement que l'Assemblée avait adopté, au moins nous excluons les VTC de la maraude pour les cantonner à la réservation préalable. Or le Sénat a étendu aux gares et aéroports le champ de son amendement, ce qui place de fait les VTC en situation de maraude, d'autant que le contrôle ne sera pas aisé à effectuer comme tout le monde en convient. Je crois qu'il faudrait en revenir à ce que l'Assemblée avait voté en première lecture.

La troisième modification introduite par le Sénat vise à supprimer la détermination par décret des modalités de calcul du prix de la prestation lorsque celui-ci est fixé en fonction de la durée. Elle supprime également la fixation d'une durée minimale, le tout au nom de la liberté tarifaire et du droit à la concurrence. Je ferai les mêmes remarques que pour l'amendement sénatorial précédent : nous ne faisons qu'entretenir la confusion pour le client entre les taxis et les VTC et nous alimentons une concurrence déloyale. Pour ma part, j'avais proposé, en première lecture, un amendement visant à interdire aux VTC la tarification à la durée pour des prestations inférieures à trois heures.

Le groupe GDR déterminera son vote à l'issue de notre débat.

M. Gilles Savary, rapporteur. Je vous remercie, chers collègues, de m'avoir confié ce rapport.

Ce texte est né d'une insécurité juridique doublée d'une crise sociale sur le front des taxis. Je vous rappelle qu'en 2009, la France a ouvert aux voitures de tourisme avec chauffeur un marché très prometteur ; qu'en 2013, nous avons essayé d'imposer dans ce secteur une régulation comme il en existe partout en Europe. Nous avons ainsi posé par décret une obligation de procéder à une réservation quinze minutes au moins avant la course. Or cette disposition a été invalidée par le Conseil d'État en janvier 2014. Cette décision, conduisant à un désarmement réglementaire, a suscité une levée de boucliers des taxis.

La présente proposition de loi est issue de la mission qui a alors été confiée à M. Thomas Thévenoud. Elle est cependant loin d'en épuiser toutes les préconisations, mais plusieurs de celles-ci seront adoptées par voie réglementaire – ce sera le cas de celles qui concernent le forfait aéroport et, éventuellement, la course d'approche – et il nous appartiendra de veiller aux mesures que prendra le Gouvernement dans ce cadre.

J'entendais dire à l'instant que cette proposition de loi manquait d'ambition. On peut toujours voir le verre à moitié vide plutôt qu'à moitié plein : ce texte est trop ambitieux pour les VTC à en croire les taxis, trop ambitieux pour les taxis à en croire les VTC. J'incline plutôt à penser qu'après l'examen du texte par le Sénat, qui a adopté plusieurs amendements contre l'avis du Gouvernement, nous avons atteint un point d'équilibre qu'il conviendrait de ne pas trop bouleverser. Telle sera donc la position de votre rapporteur. J'ai en effet vérifié au cours de ces derniers jours que les uns et les autres se satisfaisaient plutôt du texte tel qu'il est maintenant.

S'il nous paraît à tous nécessaire d'ouvrir le marché des VTC, on constate que les processus d'ouverture à la concurrence, pour être bien menés, doivent consister en des réglemmentations, et non pas en des désarmements. Aujourd'hui, en l'absence de réglementation, les entreprises de VTC recrutent de façon sauvage, sans dispenser de formation ni s'assurer des connaissances géographiques de leurs chauffeurs. Leur système de responsabilité civile est très flou – voire inexistant pour les sociétés d'intermédiaires telles qu'Uber. Le système de location est considéré comme un quasi-servage dans la profession. L'intrusion des nouvelles technologies, dans ce domaine comme dans d'autres, bouleverse les modèles économiques et ouvre de nombreuses perspectives, mais on ne peut laisser perdurer la situation actuelle sans aucun encadrement.

J'estime que l'on est parvenu sur ce texte à une « ligne de crête », qui n'est peut-être pas définitive, monsieur Yannick Favennec, mais ce palier est important et nécessaire, d'autant plus que l'État, pour éviter de nouveaux contentieux qu'il aurait de grandes chances de perdre, a rouvert les agréments de VTC et donc mis un terme au moratoire dont ils faisaient l'objet avant la date prévue, qui correspondait à l'adoption de cette loi actuellement en navette.

Il est vrai que tous ne sont pas complètement satisfaits du texte. La majorité, en particulier, peut trouver matière à contester la remise en cause, par le Sénat, d'amendements qu'elle avait adoptés à l'Assemblée nationale. Cela étant, je ne préconiserai pas que l'on bouscule inconsidérément le texte qui nous revient de la Haute Assemblée. Si l'on pouvait aboutir à un vote conforme, qui n'interdit pas de débattre de chaque amendement, cette loi pourrait immédiatement entrer en vigueur. Elle pourrait par la suite être améliorée, d'autant qu'elle prévoit la production, dans un an, d'un rapport visant à en évaluer l'application. Son adoption mettrait un terme à l'insécurité juridique ambiante et à la pression qu'exercent sur le Gouvernement et sur l'ensemble de la profession les VTC – pression compréhensible puisque ceux-ci sont dans l'attente depuis le moratoire de janvier dernier.

*

La Commission en vient à l'examen des articles de la proposition de loi.

Articles 1er et 1er bis

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Le Sénat a adopté ces deux articles conformes.

Article 1er ter

La Commission adopte l'article sans modification.

Articles 2, 3, 4, 5 et 6

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Le Sénat a également adopté ces articles conformes.

Article 7 (articles L. 3122-1 à L. 3122-4, et L. 3122-5 à L. 3122-13 [nouveaux] du code des transports) : Règles applicables aux voitures de transport avec chauffeur (VTC)

La Commission est saisie de l'amendement CD8 de M. Jean-Christophe Fromantin.

M. Yannick Favennec. Cet amendement de précision tend à rappeler que nous visons ici des voitures de transport « de personnes » avec chauffeur. Cette mention permet d'assurer que la loi accordera aux VTC historiques le bénéfice de la TVA à 10 % comme pour les taxis, et non à 20 % comme dans le transport.

M. le rapporteur. Avis défavorable. Je salue le perfectionnisme dont fait preuve notre collègue, mais la précision est inutile car nous avons intégré ces dispositions relatives aux VTC dans le chapitre du code des transports qui a trait au transport léger de personnes.

L'amendement est retiré.

L'amendement similaire CD9, du même auteur, est également retiré.

La Commission examine l'amendement CD10 de M. Yannick Favennec.

M. Yannick Favennec. La commande sous forme de réservation préalable peut faire l'objet d'un forfait et le prix de la prestation peut être déterminé à l'avance. Cependant, des modifications, telles que l'ajout d'une destination ou d'un trajet, peuvent intervenir après le début de la prestation à la demande du client. Il est donc impossible de connaître le coût total de la prestation lors de la réservation. Il est également impossible de ne calculer le prix qu'en fonction de la durée de cette prestation. Ce prix doit donc être déterminé en fonction à la fois de la durée et de la distance. Par exemple, une demi-journée complémentaire pour un trajet de 300 kilomètres ne peut être facturée comme une demi-journée complémentaire pour un trajet en ville. Même si ces cas sont exceptionnels, il me paraît important de les prévoir en rappelant que les modifications et ajouts à la demande du client, en cours de réalisation de la prestation, peuvent être facturés selon des conditions établies et communiquées préalablement.

M. le rapporteur. Avis défavorable : les précisions que souhaite introduire à juste titre notre collègue sont déjà apportées, de façon générique pour toutes les prestations commerciales, par l'article L. 113-3-1 du code de la consommation auquel renvoie l'alinéa 11. Cet article régit les modalités de calcul de ces prestations sous diverses hypothèses, en particulier lorsque le prix ne peut être fixé à l'avance. Le code de la consommation offre donc des garanties valables pour l'ensemble des prestations commerciales dans notre pays.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Monsieur Yannick Favennec, retirez-vous cet amendement ?

M. Yannick Favennec. Je le maintiens.

La Commission rejette l'amendement.

Puis elle examine l'amendement CD1 de M. Lionel Tardy.

M. Lionel Tardy. Depuis la loi de 2013 habilitant le Gouvernement à simplifier les relations entre les citoyens et l'administration, le silence de l'administration pendant deux mois vaut acceptation d'une demande. J'ai cru comprendre que cette règle valait également en l'espèce, mais cela n'est pas parfaitement clair. Mon amendement vise donc à garantir qu'elle s'appliquera bien à l'inscription des VTC au registre – procédure qui relève d'un régime déclaratif. Cela permettrait de reprendre des immatriculations suspendues depuis plusieurs mois, ce qui bloque la création d'emplois en laissant des centaines de personnes dans l'attente.

On m'a opposé en séance publique que le terme de « *gestionnaire* » n'était pas approprié. Or il est utilisé quelques lignes plus bas. Je maintiens donc cette proposition.

M. le rapporteur. Avis défavorable, non parce que vous utilisez le terme « *gestionnaire* », mais parce que la loi du 12 novembre 2013 a modifié l'article 21 de la loi du 12 avril 2000 pour poser que « *le silence gardé pendant deux mois par l'autorité administrative sur une demande vaut décision d'acceptation* ». Votre amendement est donc superflu.

L'amendement est retiré.

L'amendement CD11 de M. Jean-Christophe Fromantin est également retiré.

La Commission est saisie de l'amendement CD2 de M. Lionel Tardy.

M. Lionel Tardy. On comprend mal pourquoi une entreprise de VTC aurait à justifier de capacités financières alors qu'on ne l'exige pas d'autres entreprises. Si on le faisait, on devrait dire adieu à l'innovation et aux fameuses sociétés que l'on peut monter avec un capital d'un euro. Une telle obligation porte atteinte à la liberté d'entreprendre et crée une inégalité devant la loi : elle frise donc l'inconstitutionnalité.

M. le rapporteur. Avis défavorable, non pas que la question soulevée par M. Lionel Tardy ne mérite pas réflexion, mais parce qu'accepter son amendement obligerait à réviser le code des transports. En effet, la disposition qu'il conteste résulte du basculement des règles applicables aux VTC dans le régime des véhicules de transport léger de personnes. Cette exigence s'applique à l'ensemble des véhicules relevant de ce régime, y compris les taxis.

Dès lors que l'on fait passer les VTC du code du tourisme au code des transports – ce qui constitue une véritable reconnaissance professionnelle des VTC en tant qu'activité principale, et non plus en tant qu'activité accessoire par rapport à l'activité touristique –, les entreprises du secteur sont soumises à cette obligation, comme le prévoit l'article L. 3122-5 du code des transports.

M. Philippe Duron. Lors du débat au Sénat, Mme Carole Delga a indiqué que le code des transports assujettissait les véhicules légers à un dépôt de garantie de 1 500 euros. Et il semblerait que le Gouvernement se calera sur cette disposition, dans un souci de parallélisme des formes et pour éviter toute distorsion de concurrence.

M. le rapporteur. Je confirme cette information. D'ailleurs, nous ne fixons aucune somme dans la proposition de loi.

M. Lionel Tardy. Je maintiens malgré tout mon amendement.

La Commission rejette l'amendement.

Elle examine ensuite l'amendement CD3 de M. Lionel Tardy.

M. Lionel Tardy. Il est superflu de faire figurer la carte professionnelle dans la liste des pièces à vérifier. En effet, pour obtenir un certificat d'inscription au registre, les intermédiaires doivent déjà prouver que les chauffeurs disposent d'une carte professionnelle – c'est même l'une des conditions de l'inscription.

M. le rapporteur. Le même problème s'est posé lorsque nous avons travaillé sur la lutte contre le travail clandestin. Compte tenu du fait que la responsabilité incombe au maître d'ouvrage, nous considérons qu'un intermédiaire doit être sûr de la validité de la carte professionnelle de tout chauffeur qu'il s'apprête à recruter. Une entreprise de chemin de fer, lorsqu'elle recrute un conducteur de train, est obligée de vérifier s'il dispose d'une certification en règle. Cette exigence nous paraît constituer une sécurité supplémentaire dans un métier où il pourrait y avoir des apprentis sorciers.

M. Lionel Tardy. Il s'agit d'un doublon inutile.

La Commission rejette l'amendement.

Puis elle en vient aux amendements identiques CD4 de M. Lionel Tardy et CD12 de M. Yannick Favennec.

M. Lionel Tardy. L'alinéa 33 de l'article 7 impose aux VTC une obligation de retour au dépôt ou de stationnement à la fin de leur course. Je m'étais étonné en séance publique d'une telle disposition, introduite à la dernière minute, anti-écologique et anti-économique. Le Sénat l'a atténuée en précisant qu'elle ne s'appliquerait pas lorsque le VTC a une autre réservation ensuite, ce qui sera sans doute très souvent le cas. Autant aller au bout de la logique et supprimer cette disposition irréaliste.

M. Yannick Favennec. Ajoutée à la dernière minute à l'initiative du rapporteur lors du débat en séance publique à l'Assemblée nationale, cette obligation supplémentaire imposée aux VTC modifie l'équilibre du texte alors qu'elle n'avait jamais fait l'objet de discussions antérieurement. En effet, alors même que le seul secteur ouvert à la concurrence des VTC est celui de la réservation préalable, cette nouvelle contrainte signe l'impossibilité pour ces professionnels d'enchaîner des courses réservées en les obligeant de retourner, après chaque course, « *au lieu d'établissement de l'exploitant ou dans un lieu, hors de la chaussée, où le stationnement est autorisé* ». Il est vrai que le Sénat a assoupli le dispositif en introduisant une exception à cette obligation, dans l'hypothèse où le professionnel justifierait d'une réservation préalable. Il reste que cet alinéa fait peser un risque économique important sur les VTC, incompatible avec leur activité d'entrepreneurs.

C'est également une mesure qui déplairait à la ministre de l'écologie car, en obligeant les conducteurs à retourner au lieu d'établissement de l'exploitant après chaque

course, on risque de les contraindre à de multiples trajets à vide, éventuellement sur de très longues distances.

Nous demandons donc la suppression de cet alinéa.

M. le rapporteur. D'autres commissaires souhaitent au contraire revenir à la rédaction adoptée en première lecture par l'Assemblée nationale, plus sévère que celle votée par le Sénat. L'ouverture du marché aux VTC constitue bien une « re-réglementation », mais elle s'avère plus légère que dans certains pays, pourtant réputés libéraux : la législation britannique définit ainsi le VTC à Londres comme un véhicule assurant une course coûtant au moins 90 euros et réservée trois heures avant. Le Sénat a introduit la possibilité de ne pas ramener le véhicule à son point d'attache dès lors que s'enchaînent plusieurs réservations. Nous devrions nous en tenir à cet équilibre et attendre l'évaluation prévue pour l'année prochaine.

M. Laurent Furst. J'ai tendance à défendre les taxis, mais je trouve cette disposition ubuesque : obliger le VTC à revenir au dépôt compromet l'équilibre économique de ces sociétés, notamment de celles qui sont spécialisées dans les courses de longue distance.

Mme Sophie Rohfritsch. Ne pourrait-on pas se placer un moment du point de vue du consommateur ? Notre rôle n'est ni de protéger les taxis, ni de libéraliser à outrance le marché pour favoriser les VTC ; il est de permettre à nos concitoyens de se déplacer à moindre coût grâce à l'existence d'une nouvelle offre. Or, comme il est notoire que le législateur s'apprête à « re-réglementer » à l'avantage des taxis dans la mesure où il entend ne pas libéraliser le marché des VTC, le prix des licences a commencé de flamber. Ce sont les consommateurs qui en paieront le prix, puisqu'ils ne bénéficieront pas d'une nouvelle offre attractive et cohérente. Les taxis ont presque gagné, au détriment des clients ! (*Murmures*)

M. le rapporteur. Je le répète : à Londres, l'appellation de VTC est réservée aux véhicules assurant des courses faisant l'objet d'une réservation trois heures à l'avance et d'un prix d'au moins 90 euros.

Mme Sophie Rohfritsch. Mais nous ne sommes pas à Londres ! Nous devons avoir notre culture, adaptée à notre pays.

M. le rapporteur. Ce que vous souhaitez, madame Rohfritsch, c'est le *statu quo* ! En effet, la loi va caractériser pour la première fois deux offres différentes de transport de personnes – procurées l'une par les taxis, l'autre par les VTC, apparus pour répondre à une demande existante. La distinction reposera sur la notion de maraude, tous les services de transport autres que les taxis devant fonctionner par réservation. On ne peut permettre aux VTC qui ont fini une course d'attendre les clients à une station de taxi : ils ne paient pas de licence.

Si le coût de ces licences, actuellement de 230 000 euros à Paris, augmente, c'est que nous avons fermé le guichet – les licences seront dorénavant gratuites et incessibles. Au demeurant, faire commerce d'une autorisation administrative relève d'un dérèglement complet...

M. Laurent Furst. Nous sommes d'accord !

M. le rapporteur. Si nous avions disposé de 4 milliards d'euros, nous aurions pu racheter toutes les licences, mais ce n'est pas le cas, d'où l'obligation de maintenir celles qui

existent. Dès lors, imaginez la réaction du chauffeur de taxi qui a payé sa licence 230 000 euros – et même 400 000 euros à Nice, preuve du dérapage du système – et qui verrait les VTC autorisés à stationner dans une station de taxi après avoir payé seulement 100 euros ! Or, lorsque vous demandez la suppression du critère de la maraude, madame Sophie Rohfritsch, car c'est à quoi reviennent ces amendements, vous demandez tout simplement la fusion des taxis et des VTC dans un même corps, en oubliant que les uns ont payé un droit de voirie et les autres non.

Mme Sophie Rohfritsch. J'apprécie ce dernier propos, monsieur le rapporteur, car il résume bien la question à laquelle nous sommes confrontés. Le problème est que le texte n'y répond pas, comme le rapport d'évaluation de l'année prochaine le démontrera très certainement. Nous devrions étudier la possibilité de résoudre définitivement la difficulté et de créer un mode de transport alternatif pour les consommateurs en finançant le rachat des licences, dût-il coûter 4 milliards d'euros. (*Murmures*)

M. le rapporteur. Ces deux métiers existaient avant l'essor des VTC, puisque les taxis cohabitaient avec les véhicules de grande et de petite remise. Ils sont très différents : l'un assure une charge de service public importante – sa réglementation dépend d'ailleurs du ministère de l'intérieur – et peut prendre un client « à la volée » ainsi que stationner entre deux courses, ce qui constitue sa spécificité ; quant à l'autre, il est possible de commander des voitures avec chauffeur depuis longtemps.

La loi du 22 juillet 2009 de développement et de modernisation des services touristiques, dite loi Novelli, a conduit à une extension sauvage de cette dernière catégorie, extension non régulée et sans précaution, tant en termes d'assurance que de qualification des chauffeurs : c'est cette situation que le texte vise à corriger. Mais cette nouvelle réglementation s'avère légère – les taxis nous reprochent même son caractère ultralibéral. En outre, elle offre aux chauffeurs de taxi la possibilité d'accéder à l'*open data* et d'être ainsi appelés par les clients sur leur *smartphone* tout en permettant aux sociétés de VTC d'utiliser la géolocalisation. Son mérite est surtout d'opérer une distinction claire entre les deux professions, fondée sur le critère de la maraude – il tente même de définir la maraude électronique, ce qui requerra d'ailleurs, je le concède, une évaluation sérieuse. Je ne vois là rien de scandaleux.

M. Philippe Duron. Cette proposition de loi constitue une réponse d'urgence à une situation de crise, et il ménage un équilibre entre deux formes de service à la personne. L'ancienne majorité a tenté de résoudre la question des taxis avec le rapport de la commission présidée par M. Jacques Attali : on se souvient du monstrueux blocage de Paris qui s'en était ensuivi et qui avait contraint le gouvernement précédent à reculer. Ce qui nous est proposé aujourd'hui permettra au contraire une avancée raisonnable et équilibrée, qui évitera de voir nos villes bloquées par des manifestations de taxis.

Réglementer se révèle indispensable pour assurer la sécurité des passagers, que garantiront la traçabilité des taxis et le contrôle des VTC. Renoncer à toute règle reviendrait à faire courir des risques à nos concitoyens, comme nous le montre l'exemple de pays étrangers qui ont suivi cette voie.

M. Philippe Bies. Nous devons, comme l'a dit Sophie Rohfritsch, penser aux consommateurs, mais cela ne doit pas nous conduire à ignorer l'existence de ces deux catégories de professionnels. La proposition de loi présente l'intérêt de fixer un cadre réglementaire qui leur permettra de coexister et aux consommateurs d'être protégés. Elle

apparaît donc équilibrée, en effet, même si, dans l'idéal, il eût été préférable que l'État rachète les licences des taxis – mais la situation de nos finances publiques interdisait d'engager cette dépense de 4 milliards d'euros.

M. Laurent Furst. Il n'est pas facile de mener une telle réforme et le texte ouvre quelques pistes défendables, mais il convient de s'interroger sur la pertinence du critère de la maraude. Qu'advient-il d'une société de VTC qui assure le transport de cadres dans l'ensemble de la France ? Ses véhicules devront-ils effectuer un détour de 500 kilomètres pour passer une minute dans un dépôt ? On aurait gagné à s'intéresser à d'autres critères, liés par exemple à la réservation, à la tarification ou à la distance parcourue, pour distinguer le service de proximité assuré par le taxi de celui de plus longue distance du VTC.

M. Lionel Tardy. On a bien compris que l'un des objectifs du texte était d'éviter des manifestations de taxis. Chef d'entreprise, j'ai racheté un fonds de commerce qui bénéficiait d'une concession exclusive sur des produits, que l'on a pu trouver ensuite sur l'Internet. Je n'ai pas demandé une compensation à l'État pour autant. Nous retrouverons ce débat lorsque nous discuterons des professions réglementées, mais il évoque d'ores et déjà des souvenirs douloureux aux chefs d'entreprise qui ont perdu beaucoup d'argent du fait de la dépréciation de leur fonds de commerce.

M. le rapporteur. Mesdames et messieurs de l'opposition, vous faites preuve d'une belle pugnacité pour combattre les amendements que vous avez imposés au Gouvernement, qui n'y était pas favorable.

Ce ne sont pas les taxis que nous voulons éviter de mettre dans la rue, monsieur Lionel Tardy, ce sont les VTC ! Si tout était dérégulé et si n'importe quel véhicule acquittant une licence de 100 euros pouvait marauder, nos villes devraient faire face à une très forte congestion.

J'émetts donc un avis défavorable à l'adoption de ces amendements.

La Commission rejette les amendements identiques.

Puis elle est saisie de l'amendement CD5 de M. Lionel Tardy.

M. Lionel Tardy. Cet amendement de repli par rapport au précédent vise à supprimer l'obligation pour les VTC de retourner au dépôt ; le texte actuel oblige les chauffeurs à effectuer des trajets à vide – par exemple entre l'aéroport de Roissy et un dépôt situé dans le sud de l'Île-de-France –, ce qui augmentera les émissions de CO₂ pour rien. À défaut de supprimer l'alinéa 33 de l'article 7, il convient de s'en tenir à une obligation de stationnement.

M. le rapporteur. Avis défavorable. Nous pourrions imaginer que la loi incite les sociétés à rapprocher les dépôts des lieux d'exercice du travail dans les grandes villes. Cela étant, l'alinéa prévoit aussi que le VTC aille dans un parking : le retour au dépôt n'est donc pas obligatoire, et le Sénat a accepté ce libellé.

M. Laurent Furst. Avez-vous étudié la définition juridique du dépôt ? Quel sens aurait ce mot dans le cas d'un véhicule partagé par plusieurs chauffeurs ?

M. le rapporteur. Veuillez m'excuser : le terme de « dépôt » ne figure pas dans le texte, qui mentionne le « *lieu d'établissement de l'exploitant* », notion plus précise juridiquement.

La Commission rejette l'amendement.

La Commission adopte l'article 7 sans modification.

Article 8 (articles L. 3112-1, L. 3114-4 [nouveau], L. 3120-1 à L. 3120-5 [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 est saisie l'amendement CD13 de M. Yannick Favennec.

M. Yannick Favennec. Le rapport de M. Thomas Thévenoud critiquait à juste titre l'expression « *en quête de clients* », issue de loi du 17 mars 2014 relative à la consommation, car il est bien difficile d'établir qu'un chauffeur se trouve dans cette situation. Comme par ailleurs il serait compliqué de vérifier que des VTC se sont arrêtés ou circulent sans réservation préalable, nous proposons de nous en tenir à l'interdiction de « *stationner (...)* sans réservation préalable ».

M. le rapporteur. Avis défavorable : on ne peut définir juridiquement les métiers de taxi et de transport avec chauffeur si on démantèle ainsi la notion de maraude.

La Commission rejette l'amendement.

Puis elle examine les amendements identiques CD6 de M. Lionel Tardy et CD14 de M. Yannick Favennec.

M. Lionel Tardy. Lors de la première lecture du texte, j'avais affirmé que l'alinéa 22 de l'article 8 allait à l'encontre de l'intérêt du consommateur, de l'innovation et de la liberté d'entreprendre. La loi ne peut interdire les applications de géolocalisation pour des motifs autres que de sécurité publique ! Je reste mal à l'aise face à un tel alinéa dont je persiste à penser que, malgré quelques ajustements, il va contre certains principes constitutionnels et contre le progrès technologique.

M. Yannick Favennec. En dépit en effet de plusieurs modifications apportées au cours des débats parlementaires, cet alinéa reste peu clair quant aux latitudes laissées aux VTC. Si l'interdiction de la maraude électronique ne semble pas poser de problème, ce n'est pas le cas de celle d'informer les clients du temps d'attente ou de la disponibilité des véhicules. Les nouvelles sociétés de VTC ont fondé leur développement ainsi que leur modèle économique sur le progrès technologique, et il serait injuste de leur interdire une fonctionnalité qui participe à la bonne information des usagers et à la qualité du service qui leur est rendu. Nous souhaitons donc supprimer cet alinéa.

M. Laurent Furst. J'ai parfois l'impression que notre Assemblée invente des métiers impossibles, comme celui de douanier du nuage de Tchernobyl. (*Sourires.*) Les technologies évoluent et on ne peut interdire ces progrès ! Le voudrait-on d'ailleurs qu'on n'y

parviendrait pas. Lorsque l'on a voulu supprimer le *trading* électronique, les ordinateurs et 3 000 emplois ont quitté Paris pour Londres et Bruxelles, où cette activité se poursuit.

M. Jean-Marie Sermier. Outre qu'il semble très difficile de contrôler le respect de cette interdiction, qui ne s'est jamais plaint d'avoir du mal à obtenir rapidement un taxi ? Cette commission, où nous évoquons régulièrement la nécessité de développer l'intermodalité et la multimodalité, serait bien malvenue de faire obstacle à un service qui permet de relier gares et aéroports, limitant ainsi l'utilisation d'un véhicule personnel.

M. le rapporteur. Monsieur Laurent Furst, l'Allemagne souhaite interdire *Uber pop*, développement particulier de la réservation par géolocalisation directe, et vient d'attirer la société *Uber* en justice. Vous souhaitez une déréglementation complète du marché et une acceptation des VTC sans aucune contrainte. Pour nous, il existe une spécificité des taxis, reposant sur l'autorisation de pratiquer la maraude, et une spécificité des VTC, qui ne peuvent travailler que sur réservation : nous refusons que ceux-ci puissent faire le même métier que ceux-là. Là est notre divergence de fond.

Le texte prévoit que les consommateurs pourront appeler un taxi depuis un *smartphone* grâce à la géolocalisation, alors qu'ils devront joindre une centrale de réservation pour obtenir une course en VTC – comme ils doivent le faire aujourd'hui pour un taxi. Cela ne signifie pas que les VTC mettront plus de temps à venir, puisque les centrales les feront arriver sur le lieu souhaité d'autant plus facilement qu'elles seront en mesure, elles, de les géolocaliser et que le délai de quinze minutes exigé dans le texte invalidé par le Conseil d'État a été supprimé. Ce système sera-t-il contrôlable ? Le rapport d'évaluation de l'année prochaine nous le dira.

J'émet un avis défavorable à l'adoption de ces amendements.

M. Laurent Furst. Je suis très proche de la philosophie générale du texte que vous défendez, monsieur le rapporteur, mais vous construisez des remparts qui ne tiendront pas parce que l'on ne peut pas interdire une technologie.

M. le président Jean-Paul Chanteguet. Le bilan sera dressé dans un an.

La Commission rejette les amendements identiques.

Puis elle étudie, en discussion commune, les amendements CD7 de M. Lionel Tardy et CD15 et CD16 de M. Yannick Favennec.

M. Lionel Tardy. Mon amendement est à nouveau un amendement de repli, mais indispensable car la géolocalisation ne saurait être interdite en tant que telle. Il convient de laisser au client la possibilité de s'informer des véhicules disponibles, sans qu'il puisse pour autant entrer en contact avec un chauffeur en particulier. En l'absence d'interaction directe, on ne peut parler de maraude électronique.

M. Yannick Favennec. L'amendement CD15 vise à maintenir l'impossibilité pour un client de contacter directement et par voie électronique un véhicule, mais à lui permettre d'en sélectionner un en passant par un intermédiaire qui aura développé une technologie et investi dans des moyens commerciaux permettant d'attirer les consommateurs. Il s'agit donc de valoriser le rôle d'intermédiation commerciale de ces entreprises afin de garantir l'absence

de relation directe entre le chauffeur et le client, relation constitutive de la maraude réservée aux taxis.

La rédaction actuelle de l'alinéa 22, qui prévoit l'interdiction de la maraude électronique pour les VTC, semble trop floue en ce qui concerne le moyen d'information utilisé ; elle interdit notamment de donner des informations de localisation et de disponibilité par téléphone, ce qui pénaliserait les entreprises de VTC organisant des réservations par ce moyen. L'amendement CD16 vise donc à éliminer ce facteur d'insécurité juridique.

M. le rapporteur. Doit-on permettre un contact direct entre le chauffeur et le client par le biais de la géolocalisation, ou doit-on imposer la présence d'un intermédiaire ? La proposition de loi choisit la seconde option pour les VTC. Le Sénat a amélioré le texte en autorisant l'intermédiaire à informer le consommateur du temps d'attente et en permettant l'enchaînement des courses dès lors qu'il y a réservation préalable. En revanche, nous ne souhaitons pas encourager la maraude des chauffeurs de VTC car nous voulons bien différencier juridiquement ce métier de celui de taxi.

Se pose, je l'ai déjà dit, la question de savoir si ce système peut être contrôlé. Seule l'expérimentation permettra d'y répondre et il convient donc de la laisser se déployer.

J'émet un avis défavorable à l'adoption de ces amendements.

La Commission rejette successivement les trois amendements.

Puis elle en vient à l'amendement CD17 de M. Yannick Favennec.

M. Yannick Favennec. Aux termes de l'alinéa 25, toute personne qui se livre ou apporte son concours à l'organisation ou à la vente d'une prestation de transport de personne se trouve responsable de plein droit, à l'égard du client, de la bonne exécution du contrat. Il nous semble plus judicieux de disposer que cette personne est tenue à une obligation de moyens afin de proportionner la responsabilité des intermédiaires à leurs moyens d'action.

M. le rapporteur. Avis défavorable. La rédaction actuelle de l'alinéa définit plus clairement la responsabilité juridique de l'intermédiaire. On connaît des cas d'accident où il a été difficile de mettre en œuvre cette responsabilité, qui doit être du même ordre que celle des agences de voyage, tenues par là même de s'assurer contre les difficultés inhérentes au service qu'elles rendent.

La Commission rejette l'amendement.

Puis elle est saisie de l'amendement CD18 de M. Yannick Favennec.

M. Yannick Favennec. Nous souhaitons préciser que les intermédiaires peuvent s'exonérer de tout ou partie de leurs responsabilités s'ils apportent la preuve que la mauvaise exécution d'un contrat est imputable au client, à un fait imprévisible ou à l'exploitant. Mentionner la responsabilité de ce dernier nous paraît constituer un gage de qualité du service rendu.

M. le rapporteur. Avis défavorable. L'alinéa 26 dispose déjà que l'exploitant ou l'intermédiaire « *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.* »

La Commission rejette l'amendement.

Elle adopte l'article 8 sans modification.

Articles 9, 10, 11, 11 bis, 11 ter, 12 et 12 bis

M. le président Jean Paul Chanteguet. Ces articles ont été adoptés conformes par le Sénat.

Article 13

M. le président Jean Paul Chanteguet. Cet article a fait l'objet d'une suppression conforme de la part du Sénat.

*

M. Jean-Marie Sermier. Compte tenu de la différenciation opérée par cette proposition de loi entre les taxis et les VTC, ces derniers véhicules auront-ils le droit d'emprunter les couloirs réservés aux bus et aux taxis ?

M. le rapporteur. Je pense que non, mais je vous apporterai une réponse plus certaine en séance.

*

La Commission adopte l'ensemble de la proposition de loi sans modification.



Membres présents ou excusés

Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Réunion du mercredi 10 septembre 2014 à 16 h 30

Présents. - M. Philippe Bies, M. Vincent Burroni, M. Alain Calmette, M. Patrice Carvalho, M. Jean-Yves Caullet, M. Jean-Paul Chanteguet, M. Philippe Duron, M. Olivier Falorni, M. Yannick Favennec, M. Laurent Furst, Mme Geneviève Gaillard, M. Claude de Ganay, M. Jacques Kossowski, M. Michel Lesage, M. Philippe Plisson, Mme Marie-Line Reynaud, Mme Sophie Rohfritsch, M. Gilles Savary, M. Jean-Marie Sermier, Mme Suzanne Tallard, M. Jean-Pierre Vigier

Excusés. - M. Yves Albarello, M. Denis Baupin, Mme Chantal Berthelot, M. Jean-Louis Bricout, M. Guillaume Chevrollier, M. Christian Jacob, M. Philippe Martin, M. Napole Polutélé, M. Martial Saddier, M. Gilbert Sauvan, M. Gabriel Serville

Assistait également à la réunion. - M. Lionel Tardy