



N° 2063

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

---

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 26 juin 2014.

## RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE  
SUR LA PROPOSITION DE LOI, après engagement de la procédure accélérée, *relative aux taxis et aux  
voitures de transport avec chauffeur* (n° 2046).

PAR M. THOMAS THÉVENOUD  
Député

---

---

Voir le numéro :

*Assemblée nationale* : 2046.



## SOMMAIRE

	Pages
<b>INTRODUCTION</b> .....	5
<b>TRAVAUX DE LA COMMISSION</b> .....	9
<b>I. DISCUSSION GÉNÉRALE</b> .....	9
<b>II. EXAMEN DES ARTICLES</b> .....	19
<i>Article 1<sup>er</sup></i> (articles L. 3121-11-1 [nouveau], L. 3121-11-2 [nouveau] et L. 3124-4 du code des transports) : Création du registre de disponibilité des taxis .....	19
<i>Après l'article 1<sup>er</sup></i> .....	22
<i>Article 2</i> (article L. 3121-1-1 [nouveau] du code des transports) : Possibilité de fixer des signes distinctifs communs pour les taxis .....	22
<i>Article 3</i> (article 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 et retour au principe de l'artisan-taxi .....	25
<i>Article 4</i> (articles L. 3121-2, L. 3121-3 et L. 3121-5 du code des transports) : Gestion des autorisations de stationnement (ADS) .....	26
<i>Article 5</i> (article L. 3121-10 du code des transports) : Interdiction du cumul des activités de taxi et de VTC .....	28
<i>Article 6</i> (articles L. 141-2, L. 141-3, L. 211-18, L. 231-2, L. 242-1 et chapitre unique du titre III du livre II du code du tourisme) : Suppression de l'inscription des VTC auprès d'Atout France .....	29
<i>Article 7</i> (articles L. 3122-1, et L. 3122-5 à L. 3122-12 [nouveaux] du code des transports) : Règles applicables aux voitures de transport avec chauffeur (VTC) .....	30
<i>Après l'article 7</i> .....	35
<i>Article 8</i> (articles L. 3112-1, L. 3114-4 [nouveau], L. 3120-1 à L. 3120-4 [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 .....	35

<i>Article 9</i> (articles L. 3124-8-1 et L. 3124-8-2 [ <i>nouveaux</i> ] du code des transports) : Sanctions en cas de non-respect des règles relatives aux VTC .....	39
<i>Article 10</i> (articles L. 3124-4, L. 3124-9, L. 3124-10, L. 3124-12 [ <i>nouveau</i> ] et L. 3124-13 [ <i>nouveau</i> ] du code des transports) : Renforcement de l'efficacité des contrôles .....	40
<i>Article 11</i> (article L.141-1 du code de la consommation) : Habilitation des agents de l'Autorité de la concurrence et de la DGCCRF .....	41
<i>Article 12</i> : Dates d'entrée en vigueur.....	42
<i>Article 13</i> : Gage .....	43
<b>TABLEAU COMPARATIF</b> .....	45
<b>AMENDEMENTS EXAMINÉS PAR LA COMMISSION</b> .....	81
<b>ANNEXE : LES 30 PROPOSITIONS DU RAPPORT DE MISSION</b> .....	83

## INTRODUCTION

La proposition de loi qui vous est présentée, déposée le 18 juin 2014, est le fruit d'une large concertation avec l'ensemble des acteurs du transport léger de personnes : représentants des chauffeurs de taxi, des sociétés de radio-taxis, entreprises de voitures de tourisme avec chauffeur (VTC), éditeurs d'applications de mise en relation entre chauffeurs de VTC et clients, collectivités locales, administrations, responsables des gares et aéroports, tous ont été reçus individuellement et réunis collectivement par votre Rapporteur pour plusieurs séances de travail.

50 auditions, 8 groupes de travail, 170 heures d'écoute et de dialogue, 120 personnes rencontrées, 364 contributions citoyennes analysées... Le temps de la concertation a eu lieu, voici venu le temps de la discussion parlementaire.

Les constats et propositions développés sont largement issus de ces rencontres et entretiens. Tous ont travaillé de façon constructive à la définition de pistes permettant aux professions de se moderniser, de mieux cohabiter, et à la définition de nouvelles règles du jeu, plus simples, plus équilibrées et mieux contrôlées.

Votre Rapporteur tient à souligner la qualité des échanges avec l'ensemble des intervenants.

L'offre de transport léger de personnes a été historiquement organisée autour des taxis, tout particulièrement en zone urbaine. Au service du public depuis plusieurs siècles, ces professionnels ont marqué l'histoire de la France, comme lors de la bataille de la Marne, et participé à la modernisation des déplacements.

Les taxis intervenaient d'abord sur le marché de la maraude, c'est-à-dire qu'ils circulaient sur la voie publique à la recherche de clients. À ce titre et dès l'origine, les taxis ont été régulés par les pouvoirs publics.

Cette régulation se justifiait, et se justifie toujours, à la fois pour des raisons d'ordre public et de concurrence. L'occupation de la voie publique, l'impossibilité de mettre en concurrence la voiture qu'on hèle dans la rue et la nécessité d'éviter la négociation des tarifs à la vitre du taxi ont rendu nécessaire le contrôle du nombre d'autorisations de stationnement (ou ADS, plus couramment dénommées licences) et la réglementation tarifaire.

À partir des années 1960, la situation a cependant fortement évolué avec le développement des radio-taxis. La réservation préalable est devenue plus facile et progressivement essentielle pour les taxis.

Le développement récent d'une offre de VTC, principalement en Île-de-France et dans quelques grandes métropoles de province, notamment de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur, a été largement médiatisé. Il est à l'origine de nombreux mouvements sociaux et a constitué un des sujets centraux de la concertation.

Une rupture majeure est donc intervenue avec la loi n° 2009-888 du 22 juillet 2009 de développement et de modernisation des services touristiques, qui a ouvert le marché de la réservation préalable en instaurant le régime juridique des voitures de tourisme avec chauffeur (VTC) et celui du transport de personnes à moto.

Cette loi visait à l'origine la modernisation du secteur de la « grande remise », c'est-à-dire des véhicules de luxe avec chauffeur. Cependant elle était porteuse d'un autre objectif, non assumé auprès du législateur : la libéralisation du secteur.

Elle a fixé des conditions très souples d'entrée sur ce marché, avec une procédure d'immatriculation particulièrement allégée. Les VTC ne peuvent pas intervenir sur le marché de la maraude, mais interviennent librement sur celui de la réservation préalable.

Cette loi, mais aussi la démocratisation des *smartphones* et des applications de mise en relation entre clients et chauffeurs, ont permis un développement très rapide de l'activité des VTC depuis 2010, avec une accélération depuis 2012.

À partir des données déclaratives recueillies par Atout France, on dénombre 7 213 entreprises de VTC en 2014 en France, contre 1 286 en 2011, soit une multiplication par 4,6 en trois ans. On évalue actuellement à 2 778 le nombre d'entreprises de VTC à Paris et dans les départements des Hauts-de-Seine, de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne, soit le périmètre de la future Métropole du Grand Paris, contre 19 992 taxis.

Le nombre de voitures de tourisme avec chauffeur serait de 6 468 sur le même périmètre, pour 4 707 chauffeurs permanents et 2 475 chauffeurs temporaires. Les données relatives aux cartes professionnelles des chauffeurs délivrées par les préfetures sont plus précises puisqu'elles ne sont pas déclaratives. En Île-de-France, on dénombre actuellement 3 000 cartes professionnelles.

Face aux mouvements de contestation qui sont apparus en début d'année 2014 de la part des chauffeurs de taxi, une mission de concertation a été confiée par le Premier ministre à votre Rapporteur afin de redéfinir les règles d'une concurrence équilibrée entre les taxis et les VTC et de favoriser la modernisation du secteur des transports, essentiel à la ville intelligente de demain.

Cette mission de concertation a donc associé l'ensemble des acteurs, autour de plusieurs objectifs partagés : rétablir des règles du jeu permettant une concurrence loyale entre les acteurs et une meilleure sécurité pour le consommateur, favoriser l'emploi et moderniser les professions.

Le 24 avril 2014, votre Rapporteur a remis son rapport, intitulé « Un taxi pour l'avenir, des emplois pour la France »<sup>(1)</sup>, au Premier ministre.

Les 30 propositions du rapport répondent, de manière équilibrée, aux problèmes posés par l'émergence d'un nouvel acteur dans le transport léger de personnes, mais aussi à la nécessité de moderniser la profession de taxi.

Le rapport préconise une première série de mesures visant à moderniser la profession de taxi, qui doit s'adapter aux nouveaux besoins de la clientèle. L'avenir de la profession de taxi est en effet étroitement lié à la capacité des professionnels du secteur à répondre aux nouvelles exigences de la clientèle. D'autant que, en région parisienne, les taxis constituent la vitrine de la capitale et le premier contact avec notre pays pour des touristes étrangers.

Ces mesures visent également à permettre aux chauffeurs d'avoir un accès plus rapide aux autorisations de stationnement. En région parisienne notamment, la situation des locataires a fait l'objet d'une attention particulière, avec des propositions concrètes visant à améliorer leurs revenus.

Une deuxième série de mesures vise à instaurer des règles du jeu plus claires, plus simples et plus facilement contrôlables pour les VTC, tout en luttant plus efficacement contre les activités illégales. L'objectif est de mieux protéger le consommateur, en améliorant les règles tarifaires, mais aussi les personnes, notamment avec un meilleur contrôle des assurances. Ces mesures visent aussi à responsabiliser les intermédiaires mettant en relation chauffeurs et clients. Elles ont enfin pour objectif de clarifier la gouvernance du transport léger de personnes et d'améliorer le processus d'immatriculation.

Il est indispensable de sortir des schémas classiques et caricaturaux. Les taxis restent une profession réglementée, voire très réglementée en région parisienne, mais qui perçoit bien la nécessité de s'adapter aux nouveaux enjeux et qui s'engage à faire évoluer certaines pratiques professionnelles en mettant le client au centre de son activité.

Toutefois, dans un même domaine économique, celui du transport léger de personnes, les conditions d'exercice ne peuvent pas être, d'un côté, très réglementées et, de l'autre, incontrôlées, sans garantie pour le consommateur, comme dans le système découlant de la loi « non assumée » de 2009.

---

(1) La liste des 30 propositions du rapport de mission figurent en annexe au présent rapport.

La présente proposition de loi vise donc à rééquilibrer les conditions d'exercice des acteurs économiques dans le secteur du transport des personnes et à moderniser la profession de taxi qui reste un métier d'avenir.

Les autres propositions de votre Rapporteur, qui ne nécessitent pas de modifications législatives mais l'adoption de textes réglementaires, sont en cours d'application par les autorités compétentes.

Ainsi, la région Île-de-France vient d'annoncer qu'une voie dédiée aux taxis devrait être inaugurée d'ici début 2015 sur l'autoroute A1 et le ministre des Affaires étrangères et du Développement international a confirmé la création d'un « forfait taxi » pour le trajet entre Paris et l'aéroport de Roissy.



## TRAVAUX DE LA COMMISSION

### I. DISCUSSION GÉNÉRALE

*La commission a examiné, le mercredi 25 juin 2014, 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 coresponsabilité 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 !



## II. EXAMEN DES ARTICLES

### *Article 1<sup>er</sup>*

(articles L. 3121-11-1 [nouveau], L. 3121-11-2 [nouveau] et L. 3124-4 du code des transports)

### **Création du registre de disponibilité des taxis**

#### **I. L'OBJECTIF : ADAPTER LA MARAUDE, PRÉROGATIVE DES TAXIS, AUX NOUVELLES TECHNOLOGIES**

La définition juridique du taxi, posée par l'article premier de la loi n° 95-66 du 20 janvier 1995 relative à l'accès à l'activité de conducteur et à la profession d'exploitant de taxi, et qui figure à l'article L. 3121-1 du code des transports, fait de l'autorisation de stationner sur la voie publique en attente de clients la caractéristique essentielle de ce mode de transport. Les taxis stationnent et circulent sur la voie publique, ce qui permet aux clients de les héler sans être obligés de procéder à une réservation préalable : c'est la « maraude ». L'autorisation de stationnement (ADS) est plus couramment appelée « licence ».

Une nouvelle forme de maraude est désormais possible grâce à l'utilisation des nouvelles technologies : la « maraude électronique ». L'avantage est de permettre au client qui recherche un taxi de visualiser, en utilisant un logiciel applicatif sur un appareil électronique (« *smartphone* », tablette tactile...), les taxis disponibles à proximité et pas seulement dans son champ visuel, et de réserver celui qui est le plus proche de lui.

#### **II. LE DISPOSITIF PROPOSÉ**

Les deux articles qu'il est proposé d'introduire dans le code des transports, pour mettre en œuvre la proposition n° 1 du rapport de mission (*voir la liste des propositions en annexe*), instituent **un dispositif à quatre composantes : une obligation, une faculté, un impératif de gratuité, et une interdiction.**

L'article L. 3121-11-1 proposé crée un registre national regroupant les informations relatives à toutes les autorisations de stationnement délivrées aux propriétaires ou exploitants de taxis. Cette **base de données publique** sera alimentée :

– **obligatoirement** par les autorités administratives qui délivrent les autorisations de stationnement, qui devront transmettre au gestionnaire du registre les informations correspondantes ;

– de manière facultative, ensuite, par les exploitants de taxi, qui pourront choisir d'intégrer dans l'interface les informations « en temps réel » sur la géolocalisation de leurs véhicules.

Puisque les informations permettant à un client, sur la voie publique, de distinguer visuellement les taxis disponibles (lumignon) sont gratuites, il en ira de même pour les données collectées dans le registre : y auront accès **gratuitement** (*open data*) les entreprises éditeurs d'applications, qui pourront ainsi mettre en relation clients et chauffeurs.

Le fonctionnement du dispositif devra respecter les dispositions de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

Enfin, l'article L. 3121-11-2 proposé **interdit** aux intermédiaires d'empêcher les exploitants et chauffeurs de taxi auxquels ils sont liés par contrat (centrales de réservation) d'utiliser le nouveau dispositif ou un autre système de communications électroniques, contrairement à ce qui est actuellement pratiqué. Le non-respect de cette interdiction pourra être sanctionné par une amende de 15 000 euros. L'article 11 de la proposition de loi habilite les agents de la DGCCRF à constater les manquements à cette interdiction.

\*

Seules des modifications rédactionnelles ont été adoptées par votre commission.

\*

\* \*

*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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup>.

*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<sup>er</sup> ainsi modifié.*

*Après l'article 1<sup>er</sup>*

*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<sup>er</sup>. 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**

Pour rendre les taxis plus facilement identifiables – notamment par les visiteurs étrangers –, il a été plusieurs fois tenté, par le passé, d'imposer une couleur distinctive pour ces véhicules, sans succès. Pour mettre en œuvre la proposition n° 3 du rapport de mission, il est proposé d'**inscrire au niveau législatif** la possibilité, pour chaque autorité administrative compétente pour délivrer les ADS, de définir des signes distinctifs communs pour l'ensemble des taxis de son ressort, par exemple une couleur unique. Comme il est indiqué dans le

rapport de mission, pour permettre une revente facile des véhicules, un dispositif aimanté et donc amovible pourrait ainsi permettre un repérage visuel facile des taxis.

\*

Votre commission a adopté l'article 2 avec une modification rédactionnelle.

\*

\* \*

*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, on a 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 frayé 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

(article 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 et retour au principe de l'artisan-taxi

### I. LE DROIT EN VIGUEUR

Aujourd'hui la profession de chauffeur de taxi peut être exercée sous trois statuts différents : celui d'artisan exploitant une licence (le plus commun), celui de salarié (très minoritaire) ou celui de locataire.

Le locataire n'est ni titulaire d'une licence, ni salarié d'un tel titulaire : il conclut avec le titulaire d'une autorisation de stationnement (ADS) un contrat de louage de chose au sens des articles 1708 et 1709 du code civil.

Cette possibilité, pour le titulaire d'une ADS, d'exploiter un taxi en louant celui-ci à un conducteur est prévue par le décret n° 95-935 du 17 août 1995 portant application de la loi n° 95-66 du 20 janvier 1995 relative à l'accès à l'activité de conducteur et à la profession d'exploitant de taxi.

Lors de sa mission de concertation, votre Rapporteur a constaté que ce **statut de locataire est ambigu, d'application variable selon les départements, et place les chauffeurs locataires dans une situation précaire et difficile**. Ces chauffeurs sont assimilés pour partie à des salariés (bénéfice du régime général de sécurité sociale, mais pas de l'assurance chômage), et pour partie à des artisans (en matière fiscale). Ce statut présente un risque juridique élevé de requalification en contrat de travail.

### II. LES DISPOSITIONS PROPOSÉES

L'article 3 de la proposition de loi vise à mettre en œuvre la proposition n° 10 du rapport de mission.

1° **Pour l'exploitation des ADS délivrées antérieurement** à la promulgation de la nouvelle loi, votre Rapporteur propose d'**exclure la possibilité de recourir à la location au sens du code civil, et de remplacer celle-ci par le régime de la location-gérance** défini par le code de commerce (articles L. 144-1 à 144-13). Les chauffeurs actuellement locataires passeront ainsi, en matière de protection sociale, au régime social des indépendants en tant que commerçants.

En conséquence de cette nouvelle disposition, qui sera introduite dans le code des transports (nouvel article L. 3121-1-2), l'article 3 :

– complète l'article L. 144-5 du code de commerce : celui-ci dispense plusieurs catégories de loueurs, dans le cadre de la location-gérance, de l'obligation d'exploiter le fonds ou l'établissement mis en gérance pendant au

moins deux ans avant de le mettre en location-gérance, et il convient de dispenser également les titulaires d'ADS de cette obligation ;

– et modifie l'article L. 311-3 du code de la sécurité sociale, pour indiquer que seuls les conducteurs qui ne sont ni propriétaires de leur véhicule, ni locataires-gérants, sont obligatoirement affiliés au régime général des assurances sociales.

2° **En revanche, votre Rapporteur propose que les futures ADS** (qui seront délivrées après la promulgation de la loi) **ne puissent être exploitées que directement par leur titulaire**. Il ne sera donc plus possible pour lui de l'exploiter à travers une location-gérance, ni par l'intermédiaire d'un salarié.

\*

\* \*

*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)**

### **I. LA PRATIQUE ACTUELLE DE RACHAT DES LICENCES**

Chaque ADS est accordée unilatéralement mais gratuitement par l'autorité administrative, en fonction de listes d'attente. Mais une fois délivrée, et après une période d'exploitation par le titulaire, elle peut être vendue : le titulaire peut « *présenter à titre onéreux un successeur* » à l'administration sous condition de délai (article L. 3121-2 du code des transports). Il est même possible aux ayant-droits, en cas de décès du titulaire, de vendre la licence dans l'année qui suit le décès (article L. 3121-3). Les transactions et leurs montants sont répertoriés par l'autorité administrative.

Les listes d'attente sont ainsi largement privées de sens, et les licences font l'objet de spéculations et de prix de vente élevés, voire très élevés selon les villes.

### **II. LES DISPOSITIONS PROPOSÉES**

L'article 4 de la proposition de loi vise à mettre en œuvre la proposition n° 11 du rapport de mission.

Pour les licences déjà attribuées, il restera possible de « *présenter à titre onéreux un successeur à l'autorité administrative* », c'est-à-dire de vendre une ADS après exploitation. **En revanche, votre Rapporteur propose que les futures ADS** (qui seront délivrées après la promulgation de la loi) **soient incessibles**. Et les nouvelles licences seront **toutes gratuites**, tant au moment de leur délivrance initiale qu'après exploitation : à la fin de l'activité professionnelle d'un exploitant, sa licence sera reprise par l'autorité administrative, qui l'accordera – gratuitement – au demandeur le plus ancien sur liste d'attente. La durée de validité d'une ADS sera de cinq ans, renouvelable dans des conditions fixées par décret.

Les dispositions du code des transports qui s'appliquaient à la cession de licences en cas de cessation d'activité, de fusion d'entreprises ou de décès du titulaire seront en conséquence **supprimées en ce qui concerne les nouvelles licences**, par l'abrogation de l'article L. 3121-3.

Il est également proposé de modifier la gestion des **listes d'attente** :

– il ne sera plus possible pour un exploitant de s'inscrire sur plusieurs listes d'attente ;

– la création et la délivrance de nouvelles ADS n'ouvrira pas droit à indemnité au profit des demandeurs déjà inscrits sur liste d'attente ;

– parmi les demandeurs inscrits sur une telle liste (il suffit d'une carte professionnelle en cours de validité pour s'inscrire), seuls ceux qui peuvent prouver qu'ils ont exercé l'activité de conducteur de taxi pendant au moins deux ans (au cours des cinq années précédant la date de délivrance) pourront obtenir une ADS.

\*

Votre commission a adopté un amendement portant de trois à cinq ans la durée de validité des autorisations de stationnement, et plusieurs modifications rédactionnelles.

\*

\* \*

*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**

Il est proposé d'interdire le cumul, par une même personne, des activités de conducteur de taxi et de conducteur de VTC (un grand nombre de chauffeurs de VTC sont d'anciens chauffeurs de taxi). Le rapport de mission a relevé qu'un tel cumul peut favoriser la fraude ; cette interdiction du cumul est déjà appliquée par la Préfecture de police de Paris. Ceci va dans le sens d'une différenciation

effective et précise entre les deux régimes juridiques, celui des taxis et celui des VTC.

\*

\* \*

*La commission adopte l'article 5 sans modification.*

### *Article 6*

(articles L. 141-2, L. 141-3, L. 211-18, L. 231-2, L. 242-1 et chapitre unique du titre III du livre II du code du tourisme)

## **Suppression de l'inscription des VTC auprès d'Atout France**

### **I. LE DROIT EN VIGUEUR**

Le groupement d'intérêt économique « Atout France », dont les attributions sont énoncées à l'article L. 141-2 du code du tourisme (introduit par la loi n° 2009-888 du 22 juillet 2009 de développement et de modernisation des services touristiques), met en œuvre des actions de promotion du tourisme en France, mène des opérations d'ingénierie touristique et vise à développer la compétitivité et la qualité des entreprises du secteur.

Il comprend une commission chargée d'immatriculer, d'une part, les professionnels de l'organisation et de la vente de voyages et de séjour, et d'autre part les exploitants de voitures de tourisme avec chauffeur. Les membres de cette commission sont nommés par le ministre chargé du tourisme (article L. 141-3 du code du tourisme).

Votre Rapporteur a relevé que la procédure d'immatriculation actuelle ne consiste en fait qu'à entériner une liste de demandeurs, sans contrôle *a priori* de la réalité de l'activité ni des capacités des entreprises, avec des frais d'immatriculation peu élevés ; elle ne permet pas d'établir des statistiques précises sur l'activité réelle des VTC sur le territoire national, ni de garantir le respect des normes relatives aux véhicules utilisés.

### **II. LES DISPOSITIONS PROPOSÉES**

Pour mettre en œuvre la proposition n° 14 du rapport de mission, l'article 6 de la proposition de loi prévoit la suppression de cette compétence d'Atout France. La commission d'Atout France prévue par l'article L. 141-2 (huitième alinéa) et régie par l'article L. 141-3 du code du tourisme restera compétente pour enregistrer les professionnels du tourisme qui organisent et commercialisent des voyages et des séjours.

Un nouveau dispositif d'immatriculation des VTC devra ultérieurement être mis en place. Votre Rapporteur est favorable à ce que cet enregistrement soit

désormais opéré par les directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), pour permettre un meilleur suivi des activités des VTC (cette attribution de compétence aux DREAL relèvera du pouvoir réglementaire).

L'article 6 prévoit par ailleurs d'abroger les dispositions du code du tourisme relatives aux « voitures de tourisme avec chauffeur » (articles L. 231-1 à L. 231-7) qui font l'objet d'insertions dans le code des transports par l'article 7 de la proposition de loi.

\*  
\* \*

*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, et L. 3122-5 à L. 3122-12 [*nouveaux*] du code des transports)

### **Règles applicables aux voitures de transport avec chauffeur (VTC)**

#### **I. LE DROIT EN VIGUEUR**

Les dispositions actuelles relatives aux « voitures de tourisme avec chauffeur » sont codifiées dans le code du tourisme, dans le chapitre unique du titre III du livre II (articles L. 231-1 et suivants). Y sont visées les entreprises qui mettent à la disposition de leur clientèle des voitures de tourisme avec chauffeur, suivant des conditions fixées à l'avance entre les parties (obligatoirement avec réservation préalable). Il est précisé que ces voitures doivent répondre à des « *conditions techniques et de confort* », que les chauffeurs doivent remplir des conditions d'aptitude professionnelle définies par décret et être titulaires d'une carte professionnelle.

L'article L. 231-3 interdit à ces entreprises de louer ces voitures à la place, de prendre en charge un client sans réservation préalable, de pratiquer la maraude sur la voie publique comme à l'abord des gares et des aéroports. L'article L. 231-3 précise que le stationnement des VTC à l'abord des gares et aéroports ou dans celles-ci n'est autorisé que si une réservation préalable a été faite, et est interdit, avant la prise en charge du client, au-delà d'une durée déterminée, fixée par décret.

Le cadre juridique actuel de la tarification des prestations de VTC n'est pas fixé au niveau législatif mais par voie réglementaire (article R. 231-1-4 du code du tourisme). Il ne s'applique pas aux entreprises qui jouent le rôle d'intermédiaires dans la réservation de VTC, alors que ce sont ces centrales de

réserve qui, en pratique, mettent en œuvre la politique tarifaire. Enfin, il n'assure pas au consommateur une tarification claire et prévisible des prestations.

## II. LES DISPOSITIONS PROPOSÉES

Pour permettre la mise en œuvre des propositions n° 13, 14 et 18 du rapport de mission, l'article 7 prévoit de nouvelles obligations pesant spécifiquement sur les exploitants, intermédiaires et conducteurs de VTC, rebaptisées « voitures de transport avec chauffeur ». Ces dispositions seront codifiées dans le code des transports, dans un chapitre spécifique du titre consacré aux transports publics particuliers. En conséquence, l'unique référence aux VTC qui existait dans ce titre (sous forme d'un renvoi aux articles du code du tourisme, figurant dans l'article L. 3122-1 relatif aux voitures de petite remise) sera supprimée.

Le nouvel article L. 3122-5 proposé reprend **la définition des entreprises** concernées qui figurait dans le code du tourisme, mais en précisant que ce sont non seulement ces entreprises mais aussi les intermédiaires (centrales de réservation) qui sont soumis aux nouvelles obligations.

Le nouvel article L. 3122-6 encadre **la tarification des services de VTC**, pour inscrire dans la loi un double principe, applicable aux exploitants et aux intermédiaires :

– le prix de la prestation est en principe déterminé avant que celle-ci ait lieu, lors de la réservation préalable (solution du forfait) ;

– il peut toutefois être en partie calculé après la réalisation de la prestation, s'il dépend uniquement de la durée de celle-ci (solution de la location à la durée) et si l'entreprise a communiqué au client le mode de calcul du prix et des éventuels frais supplémentaires, en application de l'article L. 113-3-1 du code de la consommation.

Toute tarification purement kilométrique est donc désormais exclue.

Les articles L. 3122-7 et L. 3122-8 proposés sont applicables aux exploitants de VTC. Le premier définit **la procédure d'enregistrement des exploitants**, et le second, **les conditions à remplir** pour être enregistré. Les conditions préalables à remplir **concernent les véhicules** (des conditions techniques et de confort), **les conducteurs** (les conditions fixées par l'article L. 3122-12 : délivrance d'une carte professionnelle, et incompatibilité avec l'activité de conducteur de taxi), **et les entreprises** (des conditions de capacités financières qui seront définies par décret).

La procédure est celle de l'inscription sur un registre, valable trois ans et renouvelable avec une mise à jour régulière des informations, avec paiement préalable de frais dont le montant sera fixé par décret (et dont le produit sera

affecté à la gestion des registres). L'article 7 initial prévoyait un seul registre, tenu au niveau national.

**Votre commission a adopté un amendement précisant que le registre d'immatriculation des VTC sera tenu au niveau régional**, et non pas au niveau national comme le registre de disponibilité des taxis créé par l'article premier. Votre Rapporteur a donné un avis favorable à cet amendement, qui s'inscrit dans la démarche de régionalisation de l'immatriculation des entreprises de VTC qu'il a préconisée dans son rapport de mission.

Votre commission a également précisé que les « conditions techniques et de confort » auxquelles doivent satisfaire les véhicules utilisés comme VTC **devront être définies par un texte réglementaire**.

Enfin, les nouveaux articles L. 3122-9 et L. 3122-10 concernent exclusivement **les intermédiaires** : ceux-ci devront suivre une procédure déclarative pour être enregistrés, la déclaration devant être renouvelée annuellement et renouvelée en cas de changement dans les informations fournies. Conformément à la directive dite « directive services » (2006/123/CE du 12 décembre 2006), cette **obligation de déclaration** s'appliquera de la même façon aux intermédiaires ayant leur siège dans un autre État et qui souhaitent exercer leur activité en France. En conséquence de l'amendement adopté par votre commission, cet enregistrement des intermédiaires aura lieu aussi au niveau régional.

D'autre part, toujours selon une périodicité annuelle, les intermédiaires auront **l'obligation de vérifier** que les exploitants de VTC qu'ils mettent en relation avec des clients sont bien inscrits dans le registre, que ces exploitants sont toujours couverts par une assurance civile professionnelle, et que leurs conducteurs sont toujours titulaires de la carte professionnelle.

\*

\* \*

*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 souvenir 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'édition 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*

(articles L. 3112-1, L. 3114-4 [nouveau], L. 3120-1 à L. 3120-4 [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**

Constatant que le monopole de la maraude pour les taxis n'est pas seulement remis en cause par l'activité des VTC, et que le régime juridique des centrales de réservation doit couvrir tous les modes de transport routier léger de personnes, votre Rapporteur propose l'introduction de dispositions communes à l'ensemble des types de transport routier léger de personnes : les taxis, les voitures de petite remise, les VTC, les mototaxis, et les véhicules de transport léger de groupe régis par la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) n° 82-1153 du

30 décembre 1982. Ces dispositions seront introduites dans le code des transports (nouveaux articles L. 3120-1 à L. 3120-4), et comportent : un dispositif anti-maraude renforcé, une coresponsabilité de plein droit pour les centrales de réservation, et une obligation d'assurance pour ces intermédiaires comme pour les transporteurs.

L'article L. 3120-1 proposé prévoit d'appliquer ces nouvelles dispositions **à toutes les prestations de transport routier de personnes effectuées à titre onéreux avec des véhicules de moins de 10 places**, à l'exception des transports publics collectifs (organisés par une autorité organisatrice de transport), d'une part, et d'autre part, des services privés de transport organisés par les entreprises, les personnes publiques et les associations pour leur personnel ou leurs membres. Par ailleurs, les nouvelles dispositions seront également applicables aux services occasionnels, sauf l'interdiction de location à la place et l'obligation d'assurance responsabilité civile professionnelle (nouvel article L. 3112-1).

L'article L. 3120-2 proposé **interdit la maraude** sur la voie publique, y compris dans les gares et les aéroports, à tous les modes de transport routier concernés **sauf aux titulaires d'ADS (c'est-à-dire aux taxis) circulant dans leur zone de rattachement**. Sont également interdits à tous les transporteurs autres que les taxis la maraude électronique, et le démarchage de clients en vue de leur prise en charge sans réservation préalable (ce qui vise les « racoleurs »), que ce démarchage ait lieu sur la voie publique ou par voie de communications électroniques.

En revanche, l'interdiction de location à la place est applicable à tous les transports routiers légers de personnes visés à l'article L. 3120-1, y compris les taxis.

Les chauffeurs de taxi circulant en-dehors de leur **zone de rattachement** (commune de rattachement ou ressort territorial d'un service commun de taxis organisé à une échelle supra-communale) n'ont pas le droit de se livrer à la maraude. Une nouvelle rédaction de l'article L. 3121-11 précise qu'une ADS est valable dans un ressort territorial déterminé, commune ou service commun, puisqu'il est désormais possible, en application de l'article L. 5211-9-2 du code général des collectivités territoriales dans sa rédaction issue de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, d'organiser un tel service au niveau intercommunal.

L'article L. 3120-3 proposé rend **responsables** de plein droit à l'égard du client, non seulement le prestataire qui a effectué le transport, mais aussi toute personne qui organise ou contribue à organiser ou à vendre la prestation de transport. Pour assurer la meilleure protection des consommateurs, les clients auront donc le choix, en cas de mauvaise exécution, de se retourner contre le prestataire ou contre l'intermédiaire qui les a mis en relation.

Enfin, l'article L. 3120-4 proposé oblige tant les transporteurs que les intermédiaires à pouvoir prouver à tout moment qu'ils sont couverts par une assurance responsabilité civile professionnelle.

\*

Votre commission a adopté l'article 8 en n'introduisant que des modifications rédactionnelles.

\*

\* \*

*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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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**

Parallèlement à la création de nouvelles dispositions applicables exclusivement aux VTC par l'article 7 de la proposition de loi, l'article 9 prévoit l'introduction de sanctions administratives et pénales pour assurer le respect de ces dispositions.

Aujourd'hui, s'agissant des VTC, les sanctions sont prévues par l'article L. 231-6 du code du tourisme (un an d'emprisonnement et 15 000 euros d'amende, avec les mêmes peines complémentaires que pour les « faux taxis » :

suspension du permis de conduire, immobilisation ou confiscation du véhicule) pour les manquements à l'interdiction de la maraude et à l'interdiction de location à la place.

L'article 9 de la proposition de loi prévoit que la sanction administrative encourue par les conducteurs sera le retrait, temporaire ou définitif, de leur carte professionnelle (c'est également la sanction applicable aux conducteurs de taxi, actuellement).

Le non-respect des règles relatives à la procédure d'enregistrement des exploitants de VTC et des intermédiaires sera sanctionné pénalement : une amende de 15 000 euros, un an d'emprisonnement, et peines complémentaires pour les personnes physiques ; amende de 75 000 euros, confiscation, et publicité des décisions pour les personnes morales.

\*

\* \*

*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. 3124-4, L. 3124-9, L. 3124-10, L. 3124-12 [*nouveau*] et L. 3124-13 [*nouveau*] du code des transports)

### **Renforcement de l'efficacité des contrôles**

#### **I. LE DROIT EN VIGUEUR**

L'article L. 3124-4 du code des transports prévoit que l'activité de « faux taxi » fait encourir une amende de 15 000 euros et un an d'emprisonnement ; est ainsi qualifié de délit l'exercice de l'activité de transport à titre onéreux sans ADS ou sans carte professionnelle. Des peines complémentaires sont prévues (suspension du permis de conduire, immobilisation ou confiscation du véhicule).

L'article L. 3124-9 du code des transports édicte les mêmes sanctions pour l'activité des « motos-taxis » contrevenant aux dispositions de l'article L. 3123-2 (interdiction de la maraude, sur la voie publique comme dans les aéroports et les gares), et l'article L. 3124-10 complète ces dispositions par des sanctions applicables aux personnes morales responsables pénalement.

S'agissant des voitures de petite remise, l'article L. 3124-8 prévoit qu'une exploitation sans autorisation fait encourir une amende de 4 500 euros, et la confiscation du véhicule en cas de récidive.



## II. LES DISPOSITIONS PROPOSÉES

Votre Rapporteur propose tout d’abord une formulation plus claire de la qualification du délit des « faux taxis », qui sera définie comme le fait d’exercer l’activité d’exploitant taxi sans être titulaire d’une ADS. L’article L. 3124-4 du code des transports sera modifié pour ce faire.

D’autre part, les sanctions pénales qui étaient spécifiquement encourues par les motos-taxis en vertu des articles L. 3124-9 et L. 3124-10 du même code sont supprimées, au profit de l’introduction d’articles applicables à tous les modes de transport routier léger de personnes autres que les taxis.

Le nouvel article L. 3124-12 proposé prévoit des sanctions pénales pour les personnes physiques et pour les personnes morales qui ne respecteraient pas :

– l’interdiction de location à la place posée par le I de l’article L. 3120-2 créé par l’article 8 de la proposition de loi,

– l’interdiction de prise en charge d’un client sur la voie publique sans réservation préalable, posée par le 1° du II de ce même article L. 3120-2.

Le nouvel article L. 3124-13 proposé vise spécifiquement les centrales de réservation qui organisent un service frauduleux de faux covoiturage.

\*

\* \*

*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 l’Autorité de la concurrence et de la DGCCRF**

L’article L. 141-1 du code de la consommation établit la liste des infractions que sont habilités à constater et à sanctionner les agents des services d’instruction de l’Autorité de la concurrence et les agents du ministère chargé de l’économie (c’est-à-dire la Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes – DGCCRF).

Il est proposé d’ajouter à cette liste les manquements aux articles L. 3121-11-2 et L. 3122-6 du code des transports introduits par la proposition de loi, c’est-à-dire le non-respect de l’interdiction, pour les intermédiaires, d’empêcher les taxis d’utiliser l’*open data*, d’une part, et les dispositions relatives à la fixation du prix de la prestation pour les VTC, d’autre part.

\*

\* \*

*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**

L'article L. 3121-11-2 introduit par l'article premier, qui interdit aux intermédiaires d'empêcher les exploitants et chauffeurs de taxi auxquels ils sont liés par contrat d'utiliser le nouveau dispositif public d'*open data* ou un autre système de communications électroniques, sera applicable **non seulement aux contrats futurs, mais aussi aux contrats en cours** (conclus avant la publication de la loi). Il est donc d'application immédiate.

Entreront en vigueur **au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2015**, la date exacte devant être fixée par voie réglementaire :

– l'article L. 3121-11-1 (article premier de la proposition de loi), qui crée le registre de disponibilité des taxis ;

– l'article L. 3122-7 (article 7) qui crée les registres régionaux sur lesquels doivent s'inscrire les exploitants de VTC ; les exploitants déjà en activité auront six mois, à partir de cette date d'entrée en vigueur, pour mettre à jour les informations les concernant, et devront dès cette date justifier de leurs capacités financières ;

– les dispositions relatives aux intermédiaires dans le domaine des VTC (articles L. 3122-9 et L. 3122-10 à l'article 7) ; les intermédiaires exerçant déjà leur activité avant cette date auront trois mois, à compter de cette date, pour déclarer cette activité aux gestionnaires des registres régionaux ;

– les modifications apportées au code du tourisme par l'article 6 et tendant à ce que l'immatriculation des exploitants de VTC ne relève plus d'une commission du GIE Atout France.

\*

\* \*

*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**

S'agissant du gage ajouté par l'article 13, votre commission a adopté un amendement précisant que la charge pour l'État résulte de l'article premier de la proposition de loi, qui prévoit la création du registre de disponibilité des taxis.

\*

\* \*

*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.*



## TABLEAU COMPARATIF

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
<b>Code des transports</b>	Article 1 <sup>er</sup>	Article 1 <sup>er</sup>
Troisième partie : Transport routier Livre I <sup>er</sup> : Le transport routier de personnes Titre II : Les transports publics particuliers Chapitre I <sup>er</sup> : Les taxis Section 4 : Exécution du service	I. – Après l'article L. 3121-11 du code des transports, sont insérés deux articles L. 3121-11-1 et L. 3121-11-2 ainsi rédigés :  « Art. L. 3121-11-1. – Il est institué un registre national recensant les informations relatives à l'identification, la géolocalisation, et la disponibilité des taxis. Ce registre, intitulé « registre de disponibilité des taxis », a pour finalité d'améliorer l'accès aux taxis par leurs clients en favorisant le développement de services innovants. Il est soumis aux dispositions de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.  « Ce registre est géré par les services de l'autorité administrative chargés de faciliter et de coordonner la mise à disposition des données publiques en vue de faciliter leur réutilisation.  « Les autorités administratives compétentes pour délivrer les autorisations de stationnement prévues à l'article L. 3121-1 sont tenues de transmettre au gestionnaire du registre les informations relatives à l'autorisation de stationnement lors de toute délivrance, transfert,	I. – <i>(Alinéa sans modification)</i>  « Art. L. 3121-11-1. – Il est institué un registre national recensant les informations relatives à l'identification, à la disponibilité et la géolocalisation des taxis. Ce registre, dénommé : " registre de disponibilité des taxis ", a pour finalité d'améliorer l'accès aux taxis par leurs clients en favorisant le développement de services innovants. Il est soumis à la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.  <b>Amendements CD25 et CD26</b>  Ce registre est géré par l'autorité administrative chargée de faciliter et de coordonner la mise à disposition des données publiques en vue de faciliter leur réutilisation.  <b>amendement CD27</b>  <i>(Alinéa sans modification)</i>

Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

Texte adopté par la Commission

renouvellement ou retrait.

« Durant l'exécution du service, l'exploitant mentionné à l'article L. 3121-1 peut transmettre au gestionnaire du registre les informations relatives à la disponibilité et à la localisation du taxi en temps réel sur l'ensemble du territoire national.

~~« Le présent article est mis en œuvre dans les conditions prévues par la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, notamment s'agissant des équipements permettant la géolocalisation, des autorités participant au recueil et à l'enregistrement de ces informations et le cas échéant des informations complémentaires nécessaires au fonctionnement du registre.~~

« Art. L. 3121-11-2. – Un intermédiaire proposant à des clients de réserver un taxi, ne peut interdire à l'exploitant ou au conducteur du taxi de prendre en charge un client dont il est en quête en étant arrêté ou stationné ou en circulant sur la voie ouverte à la circulation publique, y compris quand le client le sollicite au moyen d'un équipement de communications électroniques ou par l'intermédiaire d'un tiers.

« Toute clause contractuelle contraire est réputée non écrite.

« Les dispositions du présent article sont d'ordre public. »

II. – ~~À la fin de l'article L. 3125-4 du code des transports tel qu'il résulte de la présente loi, il est inséré un alinéa~~ ainsi rédigé :

« III. – Est puni de 15 000 euros d'amende le fait de contrevenir au premier alinéa de l'article L. 3121-11-2. »

*(Alinéa sans modification)*

« Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article.

**amendement CD28**

« Art. L. 3121-11-2. – Un intermédiaire proposant à des clients de réserver un taxi ne peut interdire à l'exploitant ou au conducteur d'un taxi de prendre en charge un client en étant arrêté ou stationné ou en circulant sur la voie ouverte à la circulation publique, y compris quand la sollicitation du taxi par le client est intervenue par voie de communications électroniques ou par l'intermédiaire d'un tiers.

**amendement CD29 rect.**

« Toute stipulation contractuelle contraire est réputée non écrite.

**amendement CD30**

*(Alinéa sans modification)*

II. - L'article L. 3124-4 du code des transports est complété par un III ainsi rédigé :

**amendement CD91**

« III. – *(Sans modification)*

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
<p>Section 1 : Définition</p>	<p>Article 2</p> <p>Après l'article L. 3121-1 du code des transports, il est inséré un article L. 3121-1-1 ainsi rédigé :</p> <p>« Art. L. 3121-1-1. – L'autorité administrative compétente pour délivrer les autorisations de stationnement peut fixer des signes distinctifs communs <del>pour les taxis définis à l'article L. 3121-1</del>, notamment une couleur unique. »</p> <p>Article 3</p> <p>I. – Après l'article L. 3121-1 du code des transports, il est inséré un article L. 3121-1-2 ainsi rédigé :</p> <p>« Art. L. 3121-1-2. – <del>Toute</del> personne physique ou morale peut être titulaire de plusieurs autorisations de stationnement mentionnées à l'article L. 3121-1.</p> <p>« Le titulaire d'une ou plusieurs autorisation de stationnement en assure l'exploitation effective et continue. Il ne peut pas assurer cette exploitation en consentant une location. S'agissant des autorisations de stationnement délivrées antérieurement à la publication de la loi n° du , il peut :</p> <p>« 1° Avoir recours à des salariés,</p> <p>« 2° Ou recourir à la location-gérance au sens des articles 144-1 et <del>suivants</del> du code de commerce. »</p>	<p>Article 2</p> <p><u>La section 1 du chapitre I<sup>er</sup> du titre II du livre I<sup>er</sup> de la troisième partie du code des transports est complétée par un article L. 3121-1-1 ainsi rédigé :</u></p> <p>« Art. L. 3121-1-1. – L'autorité administrative compétente pour délivrer les autorisations de stationnement mentionnées à l'article L. 3121-1 peut fixer des signes distinctifs communs <u>à l'ensemble des taxis</u>, notamment une couleur unique <u>de ces véhicules automobiles</u>. »</p> <p><b>amendement CD31</b></p> <p>Article 3</p> <p>I. – <i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p>« Art. L. 3121-1-2. – <u>Une</u> personne physique ou morale peut être titulaire de plusieurs autorisations de stationnement mentionnées à l'article L. 3121-1.</p> <p><b>amendement CD32</b></p> <p>« Le titulaire d'une autorisation de stationnement en assure l'exploitation effective et continue. Il ne peut pas assurer cette exploitation en consentant une location de <u>l'autorisation</u>. S'agissant <u>d'une</u> autorisation de stationnement délivrée antérieurement à la promulgation de la loi n° du <u>relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur</u>, il peut :</p> <p><b>amendement CD33</b></p> <p>« 1° <i>(Sans modification)</i></p> <p>« 2° Recourir à la location-gérance au sens des articles L. 144-1 à <u>L. 144-13</u> du code de commerce. »</p> <p><b>amendement CD34</b></p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
<p>Code de la sécurité sociale</p>	<p>II. – L'article L. 144-5 du code de commerce est complété par un alinéa ainsi rédigé :</p> <p>« 10° Aux titulaires d'une autorisation de stationnement mentionnée à l'article L. 3121-1 du code des transports en vue d'assurer l'exploitation de cette autorisation conformément à l'article L. 3121-1-2 du même code. »</p>	<p>II. – (<i>Sans modification</i>)</p>
<p>Livre 3 : Dispositions relatives aux assurances sociales et à diverses catégories de personnes rattachées au régime général</p>		
<p>Titre 1 : Généralités</p>		
<p>Chapitre 1<sup>er</sup> : Champ d'application des assurances sociales.</p>		
<p><i>Art. L. 311-3.</i> – Sont notamment compris parmi les personnes auxquelles s'impose l'obligation prévue à l'article L. 311-2, même s'ils ne sont pas occupés dans l'établissement de l'employeur ou du chef d'entreprise, même s'ils possèdent tout ou partie de l'outillage nécessaire à leur travail et même s'ils sont rétribués en totalité ou en partie à l'aide de pourboires :</p>		
<p>.....</p> <p>7°) les conducteurs de voitures publiques dont l'exploitation est assujettie à des tarifs de transport fixés par l'autorité publique, lorsque ces conducteurs ne sont pas propriétaires de leur voiture ;</p>	<p>III. – Le 7° de l'article L. 311-3 du code de la sécurité sociale est complété par les mots : « et lorsque que ces derniers ne sont pas des locataires-gérants au sens des articles L. 144-1 et suivants du code de commerce ».</p>	<p>III. – Le 7° de l'article L. 311-3 du code de la sécurité sociale est complété par les mots : « et lorsque ces <u>conducteurs</u> ne sont pas des locataires-gérants au sens des articles L. 144-1 à <u>L. 144-13</u> du code de commerce ».</p>
<p>.....</p>	<p>Article 4</p>	<p>Article 4</p>
	<p>Le code des transports est ainsi modifié :</p>	<p><u>I.</u> – Le code des transports est ainsi modifié :</p>

**amendement CD35**



Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
<p align="center">—</p> <p><b>Code des transports</b></p>	<p>1° L'article L. 3121-2 est ainsi rédigé :</p>	<p>1° (<i>Alinéa sans modification</i>)</p>
<p>Troisième partie : Transport routier</p>		
<p>Livre I<sup>er</sup> : Le transport routier de personnes</p>		
<p>Titre II : Les transports publics particuliers</p>		
<p>Chapitre I<sup>er</sup> : Les taxis</p>		
<p>Section 2 : Profession d'exploitant de taxi</p>		
<p><i>Art. L. 3121-2.</i> – Le titulaire de l'autorisation de stationnement prévue par l'article L. 3121-1 a la faculté de présenter à titre onéreux un successeur à l'autorité administrative compétente pour délivrer celle-ci.</p>	<p>« <i>Art. L. 3121-2.</i> – L'autorisation de stationnement prévue par l'article L. 3121-1 est incessible et a une durée de validité de <del>trois</del> ans renouvelable dans des conditions fixées par un décret.</p>	<p>« <i>Art. L. 3121-2.</i> – L'autorisation de stationnement prévue à l'article L. 3121-1 est incessible et a une durée de validité de <u>cing</u> ans, renouvelable dans des conditions fixées par décret.</p>
<p>Cette faculté est subordonnée à l'exploitation effective et continue de l'autorisation de stationnement pendant une durée de cinq ans à compter de sa date de délivrance.</p>		<p align="right"><b>amendement CD9</b></p>
<p>Toutefois, cette durée est de quinze ans dans les cas suivants :</p>	<p>« Toutefois, le titulaire d'une autorisation de stationnement délivrée antérieurement à la <del>publication</del> de la loi n° du <del> </del> a la faculté de présenter à titre onéreux un successeur à l'autorité administrative compétente pour délivrer <del>celle-ci</del>. Cette faculté est subordonnée à l'exploitation effective et continue de l'autorisation de stationnement pendant une durée de quinze ans à compter de sa date de délivrance ou de cinq ans <del>une fois</del> la première mutation <del>intervenue</del>. »</p>	<p>« Toutefois, le titulaire d'une autorisation de stationnement délivrée antérieurement à la <u>promulgation</u> de la loi n° <u>du</u> <u>relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur</u> a la faculté de présenter à titre onéreux un successeur à l'autorité administrative compétente pour délivrer <u>l'autorisation</u>. Cette faculté est subordonnée à l'exploitation effective et continue de l'autorisation de stationnement pendant une durée de quinze ans à compter de sa date de délivrance ou de cinq ans à <u>compter de la date de</u> la première mutation. »</p>
<p>1° Pour les titulaires d'autorisations nouvelles délivrées postérieurement au 21 janvier 1995 ;</p>		<p align="right"><b>amendements CD36 et CD37</b></p>
<p>2° Pour les titulaires d'autorisations délivrées antérieurement au 21 janvier 1995 et qui, en vertu des textes antérieurs, ne disposaient pas de la faculté de présenter à titre onéreux un</p>		

**Dispositions en vigueur**

**Texte de la proposition de loi**

**Texte adopté par la Commission**

successeur.

Dans ces deux cas, une fois la première mutation intervenue, la faculté de présenter à titre onéreux un successeur est constituée dans les conditions de droit commun, après une exploitation effective et continue de cinq ans.

*Art. L. 3121-3.* – En cas de cessation d'activité totale ou partielle, de fusion avec une entreprise analogue ou de scission, et nonobstant les dispositions de l'article L. 3121-2, les entreprises de taxis exploitant plusieurs autorisations, dont le ou les représentants légaux ne conduisent pas eux-mêmes un véhicule, sont admises à présenter à titre onéreux un ou plusieurs successeurs à l'autorité administrative compétente.

Sous réserve des dispositions des titres II, III et IV du livre VI du code de commerce, la même faculté est reconnue, pendant la période de sauvegarde ou en cas de redressement judiciaire, selon le cas, à l'entreprise débitrice ou à l'administrateur judiciaire ou, en cas de liquidation judiciaire, au mandataire liquidateur.

En cas d'inaptitude définitive, constatée selon les modalités fixées par voie réglementaire, entraînant l'annulation du permis de conduire les véhicules de toutes les catégories, les titulaires d'autorisations de stationnement acquises à titre onéreux peuvent présenter un successeur sans condition de durée d'exploitation effective et continue.

Les bénéficiaires de cette faculté ne peuvent conduire un taxi, solliciter ou exploiter une ou plusieurs autorisations de stationnement qu'à l'issue d'une durée de cinq ans à compter de la date de présentation du successeur.

En cas de décès du titulaire d'une autorisation de stationnement, ses ayants droit bénéficient de la faculté de présentation pendant un délai d'un an à compter du décès.

2° L'article L. 3121-3 est  
complète par un alinéa ainsi rédigé :

2° L'article L. 3121-3 est  
abrogé ;

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
<p>—</p> <p><i>Art. L. 3121-5.</i> – La délivrance de nouvelles autorisations par l'autorité administrative compétente n'ouvre pas droit à indemnité au profit des titulaires d'autorisations précédemment délivrées.</p>	<p><del>« Toutefois les dispositions de cet article ne s'appliquent pas aux autorisations de stationnement délivrées postérieurement à la publication de la loi n° du ————— »</del></p> <p>3° L'article L. 3121-5 est ainsi rédigé :</p> <p><i>« Art. L. 3121-5.</i> – La délivrance de nouvelles autorisations par l'autorité administrative compétente n'ouvre pas droit à indemnité au profit des titulaires d'autorisations précédemment délivrées ou des demandeurs inscrits sur liste d'attente.</p>	<p>—</p> <p><b>amendement CD92</b></p> <p>3° (<i>Alinéa sans modification</i>)</p>
<p>Les nouvelles autorisations sont délivrées en fonction de listes d'attente rendues publiques.</p>	<p>« Les nouvelles autorisations sont délivrées en fonction de listes d'attente rendues publiques. Nul ne peut s'inscrire sur plus d'une liste d'attente. Les candidats à l'inscription sur liste d'attente doivent être titulaires d'une carte professionnelle prévue à l'article L. 3121-10 en cours de validité délivrée par le <del>préfet</del> du département où l'autorisation de stationnement est demandée.</p>	<p><i>« Art. L. 3121-5.</i> – La délivrance de nouvelles autorisations <u>de stationnement</u> par l'autorité administrative compétente n'ouvre pas droit à indemnité au profit des titulaires d'autorisations de stationnement délivrées <u>antérieurement à la promulgation de la loi n° du relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur</u> ou des demandeurs inscrits sur liste d'attente.</p> <p><b>amendement CD38</b></p> <p>« Les nouvelles autorisations sont délivrées en fonction de listes d'attente rendues publiques. Nul ne peut s'inscrire sur plus d'une liste d'attente. Les candidats à l'inscription sur liste d'attente doivent être titulaires d'une carte professionnelle prévue à l'article L. 3121-10 en cours de validité, délivrée par le <u>représentant de l'État dans le</u> département où l'autorisation de stationnement est demandée.</p>
	<p>« Seuls peuvent se voir délivrer une autorisation de stationnement, les titulaires d'une carte professionnelle en cours de validité délivrée par le <del>préfet</del> du département où l'autorisation de stationnement est délivrée, et, qui peuvent justifier de l'exercice de l'activité de conducteur de taxi pendant une période <del>minimum</del> de deux ans au cours des cinq ans précédant la date de <del>la délivrance.</del> »</p>	<p><b>amendement CD39</b></p> <p>« Seuls peuvent se voir délivrer une autorisation de stationnement les titulaires d'une carte professionnelle en cours de validité délivrée par le <u>représentant de l'État dans le</u> département où l'autorisation de stationnement est délivrée et qui peuvent justifier de l'exercice de l'activité de conducteur de taxi pendant une période <u>minimale</u> de deux ans au cours des cinq ans précédant la date de <u>l'inscription sur une liste d'attente.</u> »</p> <p><b>amendements CD40, CD45 et CD41</b></p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
<p><a href="#">Section 3 : Activité de conducteur de taxi</a></p>	<p>Article 5</p>	<p><u>II (nouveau). – L'article L. 3121-3 du même code, dans sa rédaction antérieure à la présente loi, s'applique aux autorisations de stationnement délivrées avant la publication de la présente loi.</u></p>
<p><i>Art. L. 3121-10.</i> – L'exercice de l'activité de conducteur de taxi est subordonné à la délivrance d'une carte professionnelle par l'autorité administrative.</p>	<p>L'article L. 3121-10 du code des transports est complété par une phrase ainsi rédigée :</p>	<p><b>amendement CD 92</b></p>
<p><b>Code du tourisme</b></p>	<p>« Il est incompatible avec l'exercice de l'activité de conducteur de voiture de transport avec chauffeur. »</p>	<p><i>(Sans modification)</i></p>
<p>Livre I<sup>er</sup> : Organisation générale du tourisme</p>	<p>Article 6</p>	<p>Article 6</p>
<p>Titre IV : Groupements</p>	<p>Le code du tourisme est ainsi modifié :</p>	<p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>
<p>Chapitre unique</p>		
<p><i>Art. L. 141-2.</i> – Le groupement d'intérêt économique " Atout France, agence de développement touristique de la France ", placé sous la tutelle du ministre chargé du tourisme, est soumis aux dispositions du présent article et de l'article L. 141-3 et, en tant qu'elles n'y sont pas contraires, aux dispositions du chapitre Ier du titre V du livre II du code de commerce.</p>		
<p>L'agence poursuit un triple objectif de promotion du tourisme en France, de réalisation d'opérations d'ingénierie touristique et de mise en œuvre d'une politique de compétitivité et de qualité des entreprises du secteur. Elle définit la stratégie nationale de promotion de la " destination France " conformément aux orientations arrêtées</p>		

**Dispositions en vigueur**

**Texte de la proposition de loi**

**Texte adopté par la Commission**

par l'Etat. Elle concourt à la mise en œuvre des politiques publiques en faveur du tourisme, notamment à travers les missions suivantes :

— fournir une expertise à l'Etat, aux collectivités territoriales et aux partenaires privés ou associatifs membres du groupement, pour la définition et la mise en œuvre de leur politique touristique, concevoir et développer leurs projets, les conseiller en matière de formation, de recherche, d'innovation et de développement durable dans le secteur du tourisme et exporter son savoir-faire à l'international ;

— élaborer, mettre en œuvre et assurer le suivi des actions d'information et de promotion des territoires et destinations de la métropole et des collectivités ultramarines sur les marchés étranger et national. A ce titre, l'agence promeut la qualité de l'offre touristique dans les hébergements, la restauration, l'accueil des touristes et les prestations annexes, conduit les procédures de classement prévues au livre III du présent code et prononce le classement des hébergements touristiques marchands concernés, à l'exception des meublés de tourisme ;

— observer les phénomènes touristiques, mettre en place des données chiffrées fiables et utilisables par ses membres, produire des études, notamment prospectives, sur l'offre et la demande dans les filières et les territoires touristiques, diffuser le résultat de ses travaux par tous moyens qu'elle juge appropriés ;

— concevoir et tenir à jour les tableaux de classement des offices de tourisme, des hôtels, des résidences de tourisme, des meublés de tourisme, des villages résidentiels de tourisme, des villages de vacances, des terrains de camping et caravanage et des parcs résidentiels de loisirs, et diffuser librement et gratuitement la liste des hébergements classés, à l'exception des meublés de tourisme.

**Dispositions en vigueur**

L'Etat, les collectivités territoriales ainsi que leurs établissements publics peuvent par convention confier à l'agence d'autres missions d'intérêt général compatibles avec son objet.

L'agence comprend une commission chargée d'immatriculer les personnes physiques ou morales mentionnées à l'article L. 211-1 et les exploitants de voitures de tourisme avec chauffeur visés à l'article L. 231-1.

.....

*Art. L. 141-3* La commission mentionnée au huitième alinéa de l'article L. 141-2 instruit les demandes d'immatriculation des personnes mentionnées aux articles L. 211-1 et L. 231-1 et les enregistre, après vérification du respect des obligations qui leur sont imposées, respectivement dans :

a) Un registre d'immatriculation des agents de voyage et autres opérateurs de la vente de voyages et de séjours ;

b) Un registre d'immatriculation des exploitants de voitures de tourisme avec chauffeur.

**Texte de la proposition de loi**

1° À la fin du huitième alinéa de l'article L. 141-2, les mots : « et les exploitants de voitures de tourisme avec chauffeur visés à l'article L. 231-1 » sont supprimés ;

2° Les trois premiers alinéas de l'article L. 141-3 sont remplacés par un alinéa ainsi rédigé :

« La commission mentionnée au huitième alinéa de l'article L. 141-2 instruit les demandes d'immatriculation des personnes mentionnées aux articles L. 211-1 ~~et suivants~~ et les enregistre, après vérification du respect des obligations qui leur sont imposées, dans un registre d'immatriculation des agents de voyage et autres opérateurs de la vente de voyages et de séjours » ;

**Texte adopté par la Commission**

1° *(Sans modification)*

2° L'article L. 141-3 est ainsi modifié :

a) Les trois premiers alinéas sont remplacés par un alinéa ainsi rédigé

« La commission mentionnée au huitième alinéa de l'article L. 141-2 instruit les demandes d'immatriculation des personnes mentionnées aux articles L. 211-1 à L. 211-6 et les enregistre, après vérification du respect des obligations qui leur sont imposées, dans un registre d'immatriculation des agents de voyage et autres opérateurs de la vente de voyages et de séjours. »

**amendement CD42**

b) (nouveau) À la fin de la dernière phrase de l'avant-dernier alinéa, les mots : « des registres » sont remplacés par les mots : « du registre ».

c) (nouveau) Le dernier alinéa est ainsi modifié :

- à la première phrase, les mots : « les registres » sont remplacés

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
<p>Livre II : Activités et professions du tourisme</p> <p>Titre III : Exploitation des véhicules de tourisme</p> <p>Chapitre unique : Exploitation de voitures de tourisme avec chauffeur.</p> <p><i>Art. L. 231-1.</i> - Le présent chapitre s'applique aux entreprises qui mettent à la disposition de leur clientèle des voitures de tourisme avec chauffeur, suivant des conditions fixées à l'avance entre les parties.</p> <p><i>Art. L. 231-2.</i> - Les entreprises mentionnées à l'article L. 231-1 doivent disposer d'une ou plusieurs voitures répondant à des conditions techniques et de confort, ainsi que d'un ou plusieurs chauffeurs titulaires du permis B et justifiant de conditions d'aptitude professionnelle définies par décret.</p> <p>Elles sont immatriculées sur le registre mentionné au <i>b</i> de l'article L. 141-3 et elles déclarent sur ce même registre les voitures qu'elles utilisent.</p> <p><i>Art. L. 231-3.</i> - Les voitures de tourisme avec chauffeur ne peuvent pas être louées à la place.</p> <p>Elles ne peuvent prendre en charge un client que si leur conducteur peut justifier d'une réservation</p>	<p>3° Le chapitre unique du titre III du livre II est abrogé.</p>	<p>par les mots « le registre » :</p> <p><u>- à la dernière phrase, les mots : « aux registres » sont remplacés par les mots : « au registre » et les mots : « des registres » sont remplacés par les mots : « du registre »</u></p> <p><u>2° bis (nouveau) Après le mot : « registre », la fin du I de l'article L. 211-18 est ainsi rédigée : « mentionné au premier alinéa de l'article L. 141-3. » :</u></p> <p><u>2° ter (nouveau) Le dernier alinéa de l'article L. 231-2 est supprimé :</u></p> <p><b>amendement CD46</b></p> <p>3° (<i>Sans modification</i>)</p>

**Dispositions en vigueur**

**Texte de la proposition de loi**

**Texte adopté par la Commission**

préalable.

Elles ne peuvent ni stationner, ni circuler sur la voie publique en quête de clients.

Elles ne peuvent stationner à l'abord des gares et aéro-gares, dans le respect des règles du code de la route ou des règlements édictés par l'autorité compétente, que si leur conducteur peut justifier de la réservation préalable mentionnée au deuxième alinéa.

Sous la même condition de réservation préalable mentionnée au deuxième alinéa, elles ne peuvent stationner à l'abord des gares et des aéro-gares ou, le cas échéant, dans l'enceinte de celles-ci au-delà d'une durée précédant la prise en charge de leur clientèle. La durée de ce stationnement est fixée par décret.

*Art. L. 231-4.* - L'exercice de l'activité de chauffeur de voiture de tourisme est subordonné à la délivrance d'une carte professionnelle par l'autorité administrative.. -

*Art. L. 231-5.* - En cas de violation par un chauffeur de voiture de tourisme de la réglementation applicable à la profession, l'autorité administrative peut lui donner un avertissement ou procéder au retrait, temporaire ou définitif, de sa carte professionnelle.

*Art. L. 231-6.* - I.-Le fait de contrevenir à l'article L. 231-3 est puni d'un an d'emprisonnement et d'une amende de 15 000 €.

II.-Les personnes physiques reconnues coupables de l'infraction prévue au I encourent également les peines complémentaires suivantes :

1° La suspension, pour une durée de cinq ans au plus, du permis de conduire ;

2° L'immobilisation, pour une durée d'un an au plus, du véhicule qui a servi à commettre l'infraction ;



Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
<p>3° La confiscation du véhicule qui a servi à commettre l'infraction.</p>		
<p>III.-Les personnes morales déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues à l'article 121-2 du code pénal, de l'infraction prévue au I du présent article encourent, outre l'amende, suivant les modalités prévues à l'article 131-38 du même code, les peines prévues aux 8° et 9° de l'article 131-39 dudit code.</p>		
<p><i>Art. L. 231-7.</i> - Les conditions d'application du présent chapitre sont fixées par décret en Conseil d'Etat.</p>		<p><u>4° (nouveau) Le dernier alinéa de l'article L. 242-1 est supprimé.</u></p>
<p><b>Code des transports</b></p>	<p>Article 7</p>	<p><b>amendement CD47</b></p>
<p>Troisième partie : Transport routier</p>	<p>Le code des transports est ainsi modifié :</p>	<p>Article 7</p>
<p>Livre I<sup>er</sup> : Le transport routier de personnes</p>		<p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>
<p>Titre II : Les transports publics particuliers</p>		
<p>Chapitre II : Les voitures de petite remise</p>		
<p><i>Art. L. 3122-1.</i> - Les voitures de petite remise sont des véhicules automobiles comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum, mis, à titre onéreux, avec un conducteur, à la disposition des personnes qui en font la demande pour assurer leur transport et celui de leurs bagages.</p>		
<p>Les dispositions applicables aux voitures de tourisme avec chauffeur sont fixées par les articles L. 231-1 à L. 231-4 du code du tourisme.</p>	<p>1° Le <del>dernier</del> alinéa de l'article L. 3122-1 est supprimé ;</p>	<p>1° Le <u>second</u> alinéa de l'article L. 3122-1 est supprimé ;</p>
	<p>2° Le <u>chapitre IV</u> du titre II du livre I<sup>er</sup> de la troisième partie est ainsi rédigé :</p>	<p>2° <u>Après le chapitre II</u> du titre II du livre I<sup>er</sup> de la troisième partie, <u>il est inséré un chapitre II bis</u> ainsi rédigé :</p>

Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

Texte adopté par la Commission

« Chapitre IV

« Chapitre II BIS

**amendement CD43**

« **Voitures de transport avec chauffeur**

(Alinéa sans modification)

« Art. ~~L. 3124~~. – Le présent chapitre s'applique aux entreprises qui mettent à la disposition de leur clientèle ~~des~~ voitures de transport avec chauffeur, ~~suivant~~ des conditions fixées à l'avance entre les parties. Ces entreprises sont soit des exploitants de voitures de transport avec chauffeur, soit des intermédiaires qui mettent en relation des exploitants et des clients.

« Art. L. 3122-5. – Le présent chapitre s'applique aux entreprises qui mettent à la disposition de leur clientèle une ou plusieurs voitures de transport avec chauffeur, dans des conditions fixées à l'avance entre les parties. Ces entreprises sont soit des exploitants de voitures de transport avec chauffeur, soit des intermédiaires qui mettent en relation des exploitants et des clients.

**amendements CD48 et CD93**

« Les modalités d'application du présent chapitre sont définies par décret en Conseil d'État.

(Alinéa sans modification)

« Section 1

(Alinéa sans modification)

« **Dispositions communes aux exploitants et aux intermédiaires**

(Alinéa sans modification)

« Art. ~~L. 3124-1~~. – Les conditions mentionnées à l'article ~~L. 3124~~ incluent le prix total de la prestation qui est déterminé lors de la réservation mentionnée au 1° du II de l'article ~~L. 3120-1~~. Toutefois, s'il est calculé uniquement en fonction de la durée de la prestation, le prix peut être, en tout ou partie, déterminé après la réalisation de cette prestation, dans le respect de l'article L. 113-3-1 du code de la consommation.

« Art. L. 3122-6. – Les conditions mentionnées à l'article L. 3122-5 incluent le prix total de la prestation, qui est déterminé lors de la réservation préalable mentionnée au 1° du II de l'article L. 3120-2. Toutefois, s'il est calculé uniquement en fonction de la durée de la prestation, le prix peut être, en tout ou partie, déterminé après la réalisation de cette prestation, dans le respect de l'article L. 113-3-1 du code de la consommation.

**amendements CD49 et CD94**

« Section 2

(Alinéa sans modification)

« **Dispositions relatives aux exploitants**

(Alinéa sans modification)

« Art. ~~L. 3124-2~~. – Les exploitants mentionnés à l'article ~~L. 3124~~ sont inscrits sur un registre dont les modalités de gestion sont définies par voie réglementaire. L'inscription à ce registre est effectuée dès que le dossier d'inscription est complet et qu'il en résulte que l'entreprise remplit les

« Art. L. 3122-7. – Les exploitants mentionnés à l'article L. 3122-5 sont inscrits sur un registre régional dont les modalités de gestion sont définies par voie réglementaire. L'inscription sur ce registre est effectuée dès que le dossier d'inscription est complet et qu'il en résulte que

Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

Texte adopté par la Commission

conditions qui lui sont applicables en vertu de l'article ~~L. 3124-3~~.

l'exploitant remplit les conditions prévues à l'article L. 3122-8.

**amendements CD50 et CD95**

*(Alinéa sans modification)*

« Cette inscription est renouvelable tous les trois ans. Elle donne lieu à une mise à jour régulière des informations du dossier d'inscription.

« L'inscription est subordonnée au paiement préalable, auprès du gestionnaire du registre mentionné au premier alinéa, de frais fixés par décret. Ces frais sont recouvrés par le gestionnaire du registre. Leur paiement intervient au moment du dépôt de la demande ou de la demande de renouvellement. Le produit résultant du paiement des frais est exclusivement affecté au financement de la ~~tenue~~ des registres.

**amendements CD51 et CD52**

*(Alinéa sans modification)*

« Les modalités d'application du présent d'article, notamment le contenu du dossier d'inscription, sont définies par voie réglementaire.

« Art. L. 3122-8. – Les exploitants disposent d'une ou plusieurs voitures de transport avec chauffeur répondant à des conditions techniques et de confort définies par voie réglementaire, et emploient un ou plusieurs conducteurs répondant aux exigences de l'article L. 3122-12.

**amendements CD53 et CD54**

« Ils justifient de capacités financières définies par le décret mentionné à l'article L. 3122-5.

**amendement CD55**

*(Alinéa sans modification)*

« Section 3

*(Alinéa sans modification)*

« **Dispositions relatives aux intermédiaires**

« Art. L. 3124-4. – Lorsqu'un intermédiaire mentionné à l'article L. 3124 fournit pour la première fois des

« Art. L. 3122-9. – Lorsqu'un intermédiaire mentionné à l'article L. 3122-5 fournit pour la première fois

Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

Texte adopté par la Commission

services en France, il en informe préalablement le gestionnaire du registre mentionné à l'article ~~L. 3124-3~~ par une déclaration écrite, comprenant notamment les informations relatives à son assurance responsabilité civile professionnelle.

~~« Cette déclaration est réitérée en cas de changement matériel dans les éléments de la déclaration et doit être renouvelée chaque année si le prestataire envisage d'exercer cette activité au cours de l'année concernée.~~

« Art. ~~L. 3124-5~~. – Les intermédiaires mentionnés à l'article ~~L. 3124~~ s'assurent annuellement que les exploitants qu'ils mettent en relation avec des clients disposent des documents suivants, en cours de validité :

« – le certificat d'inscription sur le registre mentionné à l'article ~~L. 3124-2~~ ;

« – les cartes professionnelles du ou des conducteurs ;

« – un justificatif de l'assurance responsabilité civile professionnelle.

« Section 4

« Dispositions relatives au conducteur

des prestations en France, il en informe préalablement le gestionnaire du registre mentionné à l'article L. 3122-7 par une déclaration écrite, comprenant notamment les informations relatives à son assurance responsabilité civile professionnelle.

**amendement CD56**

« Cette déclaration est renouvelée chaque année si le prestataire envisage d'exercer cette activité au cours de l'année concernée et lorsqu'un changement intervient dans les éléments de la déclaration.

**amendement CD57**

« Art. L. 3122-10. – Les intermédiaires mentionnés à l'article L. 3122-5 s'assurent annuellement que les exploitants qu'ils mettent en relation avec des clients disposent des documents suivants, en cours de validité :

**amendement CD58**

« 1° Le certificat d'inscription sur le registre mentionné à l'article L. 3122-7 ;

**amendement CD59**

« 2° Les cartes professionnelles du ou des conducteurs ;

« 3° Un justificatif de l'assurance responsabilité civile professionnelle de l'exploitant.

**amendement CD60**

(Alinéa sans modification)

(Alinéa sans modification)

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
Chapitre IV : Sanctions administratives et sanctions pénales	« Art. <del>L. 3124-6</del> . – Peuvent <del>seuls</del> exercer l'activité de conducteur de voitures de transport avec chauffeur les personnes qui justifient de conditions d'aptitudes professionnelles définies par décret.	« Art. <del>L. 3122-11</del> . – Peuvent <del>seules</del> exercer l'activité de conducteur de voitures de transport avec chauffeur les personnes qui justifient de conditions d'aptitude professionnelle définies par décret.
Section 1 : Dispositions relatives aux taxis	« Art. <del>L. 3124-7</del> . – L'exercice de l'activité de conducteur de voiture de transport est subordonné à la délivrance d'une carte professionnelle par l'autorité administrative et est incompatible avec l'exercice de l'activité de conducteur de taxi. »	« Art. <del>L. 3122-12</del> . – L'exercice de l'activité de conducteur de voiture de transport est subordonné à la délivrance d'une carte professionnelle par l'autorité administrative et est incompatible avec l'exercice de l'activité de conducteur de taxi. » ;
Sous-section 1 : Sanctions administratives	3° Le chapitre IV du titre II du livre I <sup>er</sup> de la troisième partie, intitulé « Sanctions administratives et sanctions pénales », devient un chapitre V intitulé : « Chapitre V : Sanctions administratives et sanctions pénales ».	3° <b>Supprimé</b>
Art. L. 3124-1. – Lorsque l'autorisation de stationnement n'est pas exploitée de façon effective ou continue, ou en cas de violation grave ou répétée par son titulaire du contenu de cette autorisation ou de la réglementation applicable à la profession, l'autorité administrative compétente pour la délivrer peut donner un avertissement au titulaire de cette autorisation de stationnement ou procéder à son retrait temporaire ou définitif.	4° Les articles L. 3124-1 à L. 3124-11 deviennent respectivement les articles L. 3125-1 à L. 3125-11.	4° <b>Supprimé</b>
Art. L. 3124-2. – En cas de violation par un conducteur de taxi de la réglementation applicable à la profession, l'autorité administrative peut lui donner un avertissement ou procéder au retrait temporaire ou définitif de sa carte professionnelle.		<b>amendement CD44</b>
Art. L. 3124-3. – Les modalités d'application de la présente section sont fixées par décret en Conseil d'Etat.		

**Dispositions en vigueur**

**Texte de la proposition de loi**

**Texte adopté par la Commission**

Sous-section 2 : Sanctions pénales

*Art. L. 3124-4.* – I. — Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende le fait d'effectuer à la demande et à titre onéreux le transport particulier de personnes et de bagages sans être titulaire d'une autorisation de stationnement sur la voie publique en attente de clientèle, ou d'exercer l'activité de conducteur de taxi sans être titulaire de la carte professionnelle en cours de validité.

II. - Les personnes physiques coupables de l'infraction prévue par le présent article encourent également les peines complémentaires suivantes :

1° La suspension, pour une durée de cinq ans au plus, du permis de conduire ;

2° L'immobilisation, pour une durée d'un an au plus, du véhicule qui a servi à commettre l'infraction ;

3° La confiscation du véhicule qui a servi à commettre l'infraction.

*Art. L. 3124-5.* – Les personnes morales déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues par l'article 121-2 du code pénal, de l'infraction définie par le I de l'article L. 3124-4 encourent, outre l'amende, suivant les modalités prévues par l'article 131-38 du code pénal, les peines prévues par les 8° et 9° de l'article 131-39 du même code.

Section 2 : Dispositions relatives aux voitures de petite remise

Sous-section 1 : Sanctions administrative

*Art. L. 3124-6.* – En cas de non-respect des dispositions de l'article L. 3122-3, l'autorité administrative peut suspendre l'autorisation d'exploiter une voiture de petite remise pour une durée qui ne peut excéder six mois.

Elle peut aussi ordonner la mise en fourrière, aux frais de son propriétaire, de toute voiture de petite

**Dispositions en vigueur**

remise irrégulièrement exploitée jusqu'à décision de la juridiction saisie.

*Art. L. 3124-7.* – Les conditions d'application de la présente section sont précisées par décret en Conseil d'Etat.

Sous-section 2 : Sanctions pénales

*Art. L. 3124-8.* – Est puni de 4 500 € d'amende le fait d'exploiter une voiture de petite remise sans autorisation ou malgré la suspension de cette autorisation. En cas de récidive, le tribunal peut en outre ordonner la confiscation du véhicule ayant servi à commettre l'infraction.

Section 3 : Dispositions relatives aux véhicules motorisés à deux ou trois roues

*Art. L. 3124-9.* – I. - Le fait de contrevenir aux dispositions de l'article L. 3123-2 est puni d'un an d'emprisonnement et d'une amende de 15 000 €.

II. - Les personnes physiques coupables de l'infraction prévue au présent article encourent également les peines complémentaires suivantes :

1° La suspension, pour une durée de cinq ans au plus, du permis de conduire ;

2° L'immobilisation, pour une durée d'un an au plus, du véhicule qui a servi à commettre l'infraction ;

3° La confiscation du véhicule qui a servi à commettre l'infraction.

*Art. L. 3124-10.* – Les personnes morales déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues par l'article 121-2 du code pénal, de l'infraction définie à l'article L. 3124-9 encourent, outre l'amende, suivant les modalités prévues par l'article 131-38 du code pénal, les peines prévues par les 8° et 9° de l'article 131-39 du même code.

**Texte de la proposition de loi**

**Texte adopté par la Commission**

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
<p>Art. L. 3124-11. – En cas de violation par un conducteur de véhicule motorisé à deux ou trois roues pour le transport de personnes à titre onéreux de la réglementation applicable à la profession, l'autorité administrative peut lui donner un avertissement ou procéder au retrait, temporaire ou définitif, de sa carte professionnelle.</p>	<p>Article 8</p> <p>Le livre I<sup>er</sup> de la troisième partie du code des transports est ainsi modifié :</p> <p>1° L'article L. 3112-1 est ainsi rédigé :</p> <p>« Art. L. 3112-1. – Les services occasionnels, lorsqu'ils sont exécutés avec des véhicules de moins de dix places, sont soumis aux dispositions de l'article L. 3120-1, à l'exception de son I et de l'article L. 3120-2.</p>	<p>Article 8</p> <p>(Alinéa sans modification)</p> <p>1° L'article L. 3112-1 est ainsi rétabli :</p> <p>« Art. L. 3112-1. – Les services occasionnels, lorsqu'ils sont exécutés avec des véhicules de moins de dix places, sont soumis aux II et III de l'article L. 3120-2 et à l'article L. 3120-3.</p>
<p>Titre I<sup>er</sup> : Les transports publics collectifs</p> <p>Chapitre II : Exécution des services occasionnels</p>	<p>« Toutefois, l'article L. 3120-2 n'est pas applicable aux services organisés par une autorité organisatrice de transport. »</p>	<p><b>amendement CD63</b></p> <p>« Toutefois le même article L. 3120-3 n'est pas applicable aux services organisés par une autorité organisatrice de transport. » ;</p>
<p>Chapitre IV : Sanctions administratives et sanctions pénales</p> <p>Section 3 : Sanctions pénales</p>	<p>2° La section 3 du chapitre IV du titre I<sup>er</sup> est complétée par un article L. 3114-4 ainsi rédigé :</p> <p>« Art. L. 3114-4. – L'article L. 3124-5, à l'exception des sanctions prévues pour les manquements au I de l'article L. 3120-1, est applicable aux services occasionnels, lorsqu'ils sont exécutés avec des véhicules de moins de dix places. »</p>	<p>2° (Alinéa sans modification)</p> <p>« Art. L. 3114-4. – I. – Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende le fait pour un conducteur de véhicule de moins de dix places exécutant des services occasionnels, de contrevenir au 1° du II de l'article L. 3120-2.</p> <p>« II (nouveau). – Les personnes physiques reconnues coupables de l'infraction mentionnée au I du présent article encourent également les peines complémentaires suivantes :</p> <p>« 1° La suspension, pour une durée maximale de cinq ans, du permis</p>



Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
Titre II : Les transports publics particuliers	<p>3° <del>Avant le chapitre I<sup>er</sup></del> du titre II, il est <del>inséré</del> un chapitre préliminaire ainsi rédigé :</p> <p>« Chapitre préliminaire</p> <p>« Dispositions générales</p> <p>« Art. <del>L. 3120</del>. – Le présent titre est applicable aux prestations de transports routiers de personnes effectuées à titre onéreux avec des véhicules de moins de dix places, à l'exclusion des transports publics collectifs mentionnés au titre I et <del>des</del> transports privés routier de personnes mentionnés au titre III.</p> <p>« Art. <del>L. 3120-1</del>. – I. – Les véhicules qui effectuent les prestations mentionnées à l'article <del>L. 3120</del> ne peuvent pas être loués à la place.</p> <p>« II. – À moins de justifier de l'autorisation de stationnement mentionnée à l'article L. 3121-1, le conducteur d'un véhicule mentionné au I ne peut :</p> <p>« 1° Prendre en charge un client sur la voie ouverte à la circulation publique sauf s'il justifie d'une</p>	<p><u>de conduire :</u></p> <p>« 2° <u>L'immobilisation, pour une durée maximale d'un an, du véhicule qui a servi à commettre l'infraction ;</u></p> <p>« 3° <u>La confiscation du véhicule qui a servi à commettre l'infraction.</u></p> <p>« III (<u>nouveau</u>). – Les personnes <u>morales déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues à l'article 121-2 du code pénal, de l'infraction prévue au I du présent article encourent, outre l'amende suivant les modalités prévues à l'article 131-38 du même code, les peines prévues aux 8° et 9° de l'article 131-39 dudit code. » :</u></p> <p><b>amendement CD24 rect.</b></p> <p>3° <u>Au début</u> du titre II, il est <u>ajouté</u> un chapitre préliminaire ainsi rédigé :</p> <p>(Alinéa sans modification)</p> <p>(Alinéa sans modification)</p> <p>« Art. <u>L. 3120-1</u>. – Le présent titre est applicable aux prestations de transport routier de personnes effectuées à titre onéreux avec des véhicules de moins de dix places, à l'exclusion des transports publics collectifs mentionnés au titre I<sup>er</sup> de la présente partie et <u>du</u> transport privé routier de personnes mentionné au titre III.</p> <p><b>amendement CD64</b></p> <p>« Art. <u>L. 3120-2</u>. – I. – Les véhicules qui effectuent les prestations mentionnées à l'article <u>L. 3120-1</u> ne peuvent pas être loués à la place.</p> <p>« II. – À moins de justifier de l'autorisation de stationnement mentionnée à l'article L. 3121-1, le conducteur d'un véhicule mentionné au I <u>du présent article</u> ne peut :</p> <p>« 1° (<u>Sans modification</u>)</p>

Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

Texte adopté par la Commission

réserve préalable ;

« 2° S'arrêter, stationner ou circuler sur la voie ouverte à la circulation publique en quête de clients ;

« 3° S'arrêter ou stationner sur la voie ouverte à la circulation publique, dans l'enceinte des gares ou des aéroports, au-delà d'une durée, fixée par décret, précédant la prise en charge de leur clientèle.

« III. – Sont également interdits :

« 1° Le fait d'informer, avant la réservation mentionnée au 1° du II un client, quels que soient les moyens utilisés, de la localisation et de la disponibilité, immédiate ou prochaine, d'un véhicule mentionné au I quand il est situé sur la voie ouverte à la circulation publique sans que son propriétaire ou exploitant soit titulaire d'une autorisation de stationnement mentionnée à l'article L. 3121-1 ;

« 2° Le démarchage d'un client en vue de sa prise en charge effectuée dans les conditions mentionnées au 1° du II ;

« 3° Le fait de proposer à la vente ou de promouvoir une offre de prise en charge effectuée dans les conditions mentionnées au 1° du II.

« Art L. 3120-2. – Toute personne qui se livre ou apporte son concours, aux opérations consistant en l'organisation ou la vente d'une prestation mentionnée à l'article L. 3120 est responsable de plein droit à l'égard de l'acheteur de la bonne exécution des obligations résultant du contrat, que ce contrat ait été conclu à distance ou non

« 2° (Sans modification)

« 3° S'arrêter ou stationner sur la voie ouverte à la circulation publique, dans l'enceinte des gares ou des aéroports, au-delà d'une durée, fixée par décret, précédant la prise en charge de clients.

**amendement CD65**

« III. – Sont interdits aux personnes réalisant des prestations mentionnées à l'article L. 3120-1 :

**amendement CD66**

« 1° Le fait d'informer un client, avant la réservation mentionnée au 1° du II du présent article, quel que soit le moyen utilisé, de la localisation et de la disponibilité, immédiate ou prochaine, d'un véhicule mentionné au I quand il est situé sur la voie ouverte à la circulation publique sans que son propriétaire ou son exploitant soit titulaire d'une autorisation de stationnement mentionnée à l'article L. 3121-1 ;

**amendement CD67**

« 2° Le démarchage d'un client en vue de sa prise en charge dans les conditions mentionnées au 1° du II du présent article ;

**amendement CD68**

« 3° Le fait de proposer à la vente ou de promouvoir une offre de prise en charge effectuée dans les conditions mentionnées au même 1.

« Art L. 3120-3. – Toute personne qui se livre ou apporte son concours à l'organisation ou à la vente d'une prestation mentionnée à l'article L. 3120-1 est responsable de plein droit à l'égard du client de la bonne exécution des obligations résultant du contrat, que ce contrat ait été conclu à distance ou non et que ces obligations soient à

**Dispositions en vigueur**

**Texte de la proposition de loi**

**Texte adopté par la Commission**

et que ces obligations soient à exécuter par elle-même ou par d'autres prestataires de services, sans préjudice de son droit de recours contre ceux-ci.

exécuter par elle-même ou par d'autres prestataires de services, sans préjudice de son droit de recours contre ceux-ci.

**amendement CD69**

« Toutefois, ~~elle~~ 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 à ~~l'acheteur~~, soit au fait, imprévisible et insurmontable, d'un tiers étranger à la fourniture des prestations prévues au contrat, soit à un cas de force majeure.

« Toutefois, la personne mentionnée au premier alinéa du présent article 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.

**amendement CD70**

« ~~Art. L. 3120-3.~~ – Les personnes qui fournissent ~~une~~ prestation mentionnée à l'article ~~L. 3120~~ et celles qui les mettent en relation avec des clients, directement ou indirectement, ~~sont en mesure de~~ justifier à tout moment de l'existence d'un contrat d'assurance couvrant leur responsabilité civile professionnelle. »

« Art. L. 3120-4. – Les personnes qui fournissent des prestations mentionnées à l'article L. 3120-1 et celles qui les mettent en relation avec des clients, directement ou indirectement, doivent pouvoir justifier à tout moment de l'existence d'un contrat d'assurance couvrant leur responsabilité civile professionnelle. »

**amendements CD71 et CD72**

Chapitre I<sup>er</sup> : Les taxis

4<sup>o</sup> L'article L. 3121-11 est ainsi rédigé :

4<sup>o</sup>(*Alinéa sans modification*)

Section 4 : Exécution du service

*Art. L. 3121-11.* – En attente de clientèle, les taxis sont tenus de stationner dans leur commune de rattachement ou dans une commune faisant partie d'un service commun de taxis comprenant leur commune de rattachement. Ils peuvent également stationner dans les communes où ils ont fait l'objet d'une réservation préalable dont les conducteurs doivent apporter la preuve en cas de contrôle. Munis d'une réservation préalable, ils ne peuvent stationner à l'abord des gares et des aéroports ou, le cas échéant, dans l'enceinte de celles-ci, lorsqu'elles ne sont pas situées dans leur commune de rattachement ou dans une commune faisant partie d'un service commun comprenant leur commune de rattachement, au-delà d'une durée précédant la prise en charge de leur clientèle. La durée de ce stationnement

« *Art. L. 3121-11.* – L'autorisation de stationnement ~~visée~~ à l'article L. 3121-1 permet aux conducteurs de taxis d'arrêter leur véhicule, de le stationner ou de le faire circuler sur la voie ouverte à la circulation publique en quête de clientèle, dans leur commune de rattachement ~~ou~~ dans une commune faisant partie d'un service commun de taxis comprenant leur commune de rattachement ou ~~encore~~ dans le ressort de l'autorisation de stationnement délivrée dans les conditions prévues à l'article L. 3642-2 du code général des collectivités territoriales ou à l'article L. 5211-9-2 du même code. »

« *Art. L. 3121-11.* – L'autorisation de stationnement mentionnée à l'article L. 3121-1 du présent code permet aux conducteurs de taxis d'arrêter leur véhicule, de le stationner ou de le faire circuler sur la voie ouverte à la circulation publique en quête de clientèle dans leur commune de rattachement, dans une commune faisant partie d'un service commun de taxis comprenant leur commune de rattachement ou dans le ressort de l'autorisation de stationnement délivrée dans les conditions prévues à l'article L. 3642-2 du code général des collectivités territoriales ou à l'article L. 5211-9-2 du même code. » ;

**amendement CD73**

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
est fixée par décret.		
Chapitre III : Les véhicules motorisés à deux ou trois roues		
<p><i>Art. L. 3123-2.</i> – Les véhicules affectés à l'activité mentionnée à l'article L. 3123-1 ne peuvent ni stationner, ni circuler sur la voie publique en quête de clients.</p>	<p>5° L'article L. 3123-2 est <del>supprimé</del>.</p>	<p>5° L'article L. 3123-2 est <u>abrogé</u> :</p>
<p>Ils ne peuvent prendre en charge un client que si leur conducteur peut justifier d'une réservation préalable.</p>		
<p>Ils ne peuvent stationner à l'abord des gares et aéroports, dans le respect des règles du code de la route ou des règlements édictés par l'autorité compétente, que si leur conducteur peut justifier d'une réservation préalable.</p>		
<p>Sous la même condition de réservation préalable, ils ne peuvent stationner à l'abord des gares et des aéroports ou, le cas échéant, dans l'enceinte de celles-ci au-delà d'une durée précédant la prise en charge de leur clientèle. La durée de ce stationnement est fixée par décret.</p>		
Chapitre II : Les voitures de petite remise		
<p><i>Art. L. 3122-3</i> Les voitures de petite remise ne peuvent ni stationner, ni circuler sur la voie publique en quête de clients, ni porter de signe distinctif de caractère commercial, concernant leur activité de petite remise, visible de l'extérieur.. –</p>	<p>6° À l'article L. 3122-3, les mots : « <del>ne peuvent</del> ni stationner, ni circuler sur la voie publique en quête de clients, ni » sont remplacés par les mots : « <del>ne peuvent</del> pas ».</p>	<p>6° À l'article L. 3122-3, les mots : « ni stationner, ni circuler sur la voie publique en quête de clients, ni » sont remplacés par le mot : « pas ».</p>
	Article 9	Article 9
Chapitre IV : Sanctions administratives et sanctions pénales		
	<p>À <del>la</del> chapitre IV du titre II du livre I<sup>er</sup> de la troisième partie du code des transports, est insérée une section 4 ainsi rédigée :</p>	<p>Après la <u>section 2</u> du chapitre IV du titre II du livre I<sup>er</sup> de la troisième partie du code des transports, est insérée une section <u>2 bis</u> ainsi rédigée :</p>
	« Section 4	« Section <u>2 bis</u>
	<p><b>« Dispositions relatives aux voitures de transport avec chauffeur</b></p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>
		<b>amendement CD74</b>

Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

Texte adopté par la Commission

« Sous-section 1

(Alinéa sans modification)

« Sanctions administratives

(Alinéa sans modification)

« Art. ~~L. 3125-12~~. – En cas de violation par un conducteur de voiture de transport de la réglementation applicable à la profession, l'autorité administrative peut lui donner un avertissement ou procéder au retrait, temporaire ou définitif, de sa carte professionnelle.

« Art. L. 3124-8-1. – En cas de violation par un conducteur de voiture de transport de la réglementation applicable à la profession, l'autorité administrative peut lui donner un avertissement ou procéder au retrait, temporaire ou définitif, de sa carte professionnelle.

**amendement CD75**

« Sous-section 2

(Alinéa sans modification)

« Sanctions pénales

(Alinéa sans modification)

« Art. ~~L. 3125-13~~. – I. – Est puni d'un an d'emprisonnement et ~~d'une amende de 15 000 €~~ le fait de contrevenir aux ~~dispositions des articles L. 3124-2 et L. 3124-4~~.

« Art. L. 3124-8-2. – I. – Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende le fait de contrevenir aux articles L. 3122-7 et L. 3122-9.

**amendement CD76**

« II. – Les personnes physiques reconnues coupables de l'infraction prévue au I encourent également les peines complémentaires suivantes :

« II. – (Alinéa sans modification)

« 1° La suspension, pour une durée de cinq ans ~~au plus~~, du permis de conduire ;

« 1° La suspension, pour une durée maximale de cinq ans, du permis de conduire ;

**amendement CD77**

« 2° L'immobilisation, pour une durée d'un an ~~au plus~~, du véhicule qui a servi à commettre l'infraction ;

« 2° L'immobilisation, pour une durée maximale d'un an, du véhicule qui a servi à commettre l'infraction ;

**amendement CD78**

« 3° La confiscation du véhicule qui a servi à commettre l'infraction.

« 3° (Sans modification)

« III. – Les personnes morales déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues à l'article 121-2 du code pénal, de l'infraction prévue au I du présent article, encourent, outre l'amende suivant les modalités prévues à l'article 131-38 du même code, les peines prévues aux 8° et 9° de l'article 131-39 dudit code. »

« III. – (Sans modification)

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
Section 1 : Dispositions relatives aux taxis	Article 10 I. – <del>Le premier alinéa</del> de l'article L. 3124-4 est ainsi rédigé :	Article 10 I. – Le I de l'article L. 3124-4 <u>du code des transports</u> est ainsi rédigé :
Sous-section 2 : Sanctions pénales  <i>Art. L. 3124-4.</i> – I. — Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende le fait d'effectuer à la demande et à titre onéreux le transport particulier de personnes et de bagages sans être titulaire d'une autorisation de stationnement sur la voie publique en attente de clientèle, ou d'exercer l'activité de conducteur de taxi sans être titulaire de la carte professionnelle en cours de validité.	« I. – Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende le fait d'exercer l'activité d'exploitant taxi sans être titulaire de l'autorisation de stationnement mentionnée à l'article L. 3121-1. »	« I. – <i>(Sans modification)</i>
Section 3 : Dispositions relatives aux véhicules motorisés à deux ou trois roues	II. – Les articles L. 3124-9 et L. 3124-10 du code des transports sont <del>supprimés</del> .	II. – Les articles L. 3124-9 et L. 3124-10 du code des transports sont <u>abrogés</u> .
II. - Les personnes physiques coupables de l'infraction prévue au présent article encourent également les peines complémentaires suivantes :		
1° La suspension, pour une durée de cinq ans au plus, du permis de conduire ;		
2° L'immobilisation, pour une durée d'un an au plus, du véhicule qui a servi à commettre l'infraction ;		
3° La confiscation du véhicule qui a servi à commettre l'infraction.		
<i>Art. L. 3124-10.</i> – Les personnes morales déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues par l'article 121-2 du code pénal, de l'infraction définie à l'article L. 3124-9 encourent, outre l'amende, suivant les modalités prévues par l'article 131-38 du code pénal, les peines prévues par les 8° et 9° de l'article 131-39 du même code.		

Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

Texte adopté par la Commission

III. – ~~Au~~ chapitre IV du titre II du livre I<sup>er</sup> de la troisième partie du code des transports, est ~~insérée~~ une section 5 ainsi rédigée :

« Section 5

« Dispositions communes

« Art. ~~L. 3125-14~~. – I. – Est puni d'un an d'emprisonnement et ~~d'une amende de 15 000 €~~ le fait de contrevenir ~~aux dispositions du I et du 1° du II de l'article L. 3120-1~~.

« II. – Les personnes physiques reconnues coupables de l'infraction prévue au I encourent également les peines complémentaires suivantes :

« 1° La suspension, pour une durée de cinq ans ~~au plus~~, du permis de conduire ;

« 2° L'immobilisation, pour une durée d'un an ~~au plus~~, du véhicule qui a servi à commettre l'infraction ;

« 3° La confiscation du véhicule qui a servi à commettre l'infraction.

« III. – Les personnes morales déclarées ~~responsables pénalement~~, dans les conditions prévues à l'article 121-2 du code pénal, de l'infraction prévue au I du présent article, encourent, outre l'amende suivant les modalités prévues à l'article 131-38 du même code, les peines prévues aux 8° et 9° de l'article 131-39 dudit code.

« Art. ~~L. 3125-15~~. – Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 300 000 € d'amende le fait d'organiser un système de mise en relation de clients avec des personnes qui se livrent aux activités mentionnées à l'article

III. - ~~Le~~ chapitre IV du titre II du livre I<sup>er</sup> de la troisième partie du code des transports est complété par une section 4 ainsi rédigée :

« Section 4

**amendement CD79**

(Alinéa sans modification)

« Art. L. 3124-12. – I. - Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende le fait de contrevenir au I et au 1° du II de l'article L. 3120-2.

**amendement CD80**

« II. – Les personnes physiques reconnues coupables de l'infraction prévue au I du présent article encourent également les peines complémentaires suivantes :

« 1° La suspension, pour une durée maximale de cinq ans, du permis de conduire ;

**amendement CD81**

« 2° L'immobilisation, pour une durée maximale d'un an, du véhicule qui a servi à commettre l'infraction ;

**amendement CD82**

« 3° (Sans modification)

« III. – Les personnes morales déclarées pénalement responsables, dans les conditions prévues à l'article 121-2 du code pénal, de l'infraction prévue au I du présent article, encourent, outre l'amende suivant les modalités prévues à l'article 131-38 du même code, les peines prévues aux 8° et 9° de l'article 131-39 dudit code.

**amendement CD83**

« Art. L. 3124-13. – Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 300 000 € d'amende le fait d'organiser un système de mise en relation de clients avec des personnes qui se livrent aux activités mentionnées à l'article

**Dispositions en vigueur**

**Texte de la proposition de loi**

**Texte adopté par la Commission**

~~L. 3120~~ sans être ni des entreprises de transports routiers pouvant effectuer les services occasionnels mentionnés au chapitre II du titre I<sup>er</sup> du présent livre, ni des taxis, voitures de petites remises, véhicules motorisés à deux ou trois roues ou voitures de transport avec chauffeur au sens du présent titre.

~~L. 3120-1~~ sans être ni des entreprises de transport routier pouvant effectuer les services occasionnels mentionnés au chapitre II du titre I<sup>er</sup> du présent livre, ni des taxis, des voitures de petites remises, des véhicules motorisés à deux ou trois roues ou des voitures de transport avec chauffeur au sens du présent titre.

**amendement CD84**

*(Alinéa sans modification)*

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

Article 11

Après le 8° du III de l'article L. 141-1 du code de la consommation, il est inséré un ~~alinéa~~ ainsi rédigé :

Article 11

Après le 8° du III de l'article L. 141-1 du code de la consommation, il est inséré un 8° bis ainsi rédigé :

**Code de commerce**

Livre I<sup>er</sup> : Information des consommateurs et formation des contrats.

Titre IV : Pouvoirs des agents et actions juridictionnelles

Chapitre I<sup>er</sup> : Dispositions particulières relatives aux pouvoirs des agents et aux actions juridictionnelles

*Art. L. 141-1. – I.*-Sont recherchés et constatés, dans les conditions fixées par les articles L. 450-1, L. 450-3 à L. 450-4, L. 450-7 et L. 450-8 du code de commerce, les infractions ou manquements aux dispositions suivantes du présent code :



Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
.....	« 8° <i>bis</i> Des articles L. 3121-11-2 et <del>L. 3124-1</del> du code des transports ; »	« 8° <i>bis</i> Des articles L. 3121-11-2 et <u>L. 3122-6</u> du code des transports ; ».
<b>Code des transports</b>	Article 12	Article 12
Troisième partie : Transport routier		
Livres I <sup>er</sup> : le transport routier de personnes		
Titre II : les transports publics particuliers		
Chapitre IV : Sanctions administratives et sanctions pénales		
Section 1 : Dispositions relatives aux taxis		
Sous-section 1 : Sanctions administratives		
<i>Art. L. 3124-2.</i> – En cas de violation par un conducteur de taxi de la réglementation applicable à la profession, l'autorité administrative peut lui donner un avertissement ou procéder au retrait temporaire ou définitif de sa carte professionnelle.	I. – Les articles L. 3121-11-1, <del>L. 3124-2</del> et <del>L. 3124-4</del> du code des transports entrent en vigueur à une date fixée par voie réglementaire qui ne peut être postérieure au 1 <sup>er</sup> janvier 2015.	I. – Les articles L. 3121-11-1, <u>L. 3122-7</u> , <u>L. 3122-9</u> et <u>L. 3122-10</u> du code des transports entrent en vigueur à une date fixée par voie réglementaire, qui ne peut être postérieure au 1 <sup>er</sup> janvier 2015.
Sous-section 2 : Sanctions pénales		
<i>Art. L. 3124-4.</i> – I. — Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende le fait d'effectuer à la demande et à titre onéreux le transport particulier de personnes et de bagages sans être titulaire d'une autorisation de stationnement sur la voie publique en attente de clientèle, ou d'exercer l'activité de conducteur de taxi sans être titulaire de la carte professionnelle en cours de validité.		
II. - Les personnes physiques coupables de l'infraction prévue par le présent article encourent également les		
		<b>amendement CD86</b>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
peines complémentaires suivantes :	II. – Les <del>articles L. 141-2, L. 141-3 et le deuxième alinéa de l'article L. 231-2 du code du tourisme</del> <u>sont maintenus en vigueur dans leur rédaction jusqu'à l'entrée en vigueur de l'article L. 3124-2 du code des transports.</u>	II. – Les 1° et 2° de l'article 6 de <u>la présente loi, et le 3° du même article en ce qu'il concerne le second alinéa de l'article L. 231-2 du code du tourisme, entrent en vigueur à la date mentionnée au I du présent article.</u>
<b>Code du tourisme</b>		<b>amendement CD87</b>
Livre I <sup>er</sup> : Organisation générale du tourisme		
Titre IV : Groupements		
Chapitre unique		
<i>Art. L. 141-2.</i> – Le groupement d'intérêt économique " Atout France, agence de développement touristique de la France ", placé sous la tutelle du ministre chargé du tourisme, est soumis aux dispositions du présent article et de l'article L. 141-3 et, en tant qu'elles n'y sont pas contraires, aux dispositions du chapitre Ier du titre V du livre II du code de commerce.		
L'agence poursuit un triple objectif de promotion du tourisme en France, de réalisation d'opérations d'ingénierie touristique et de mise en œuvre d'une politique de compétitivité et de qualité des entreprises du secteur. Elle définit la stratégie nationale de promotion de la " destination France " conformément aux orientations arrêtées par l'Etat. Elle concourt à la mise en œuvre des politiques publiques en faveur du tourisme, notamment à travers les missions suivantes :		
— fournir une expertise à l'Etat, aux collectivités territoriales et aux partenaires privés ou associatifs membres du groupement, pour la définition et la mise en œuvre de leur politique touristique, concevoir et développer leurs projets, les conseiller en matière de formation, de recherche, d'innovation et de développement durable dans le secteur du tourisme et		

**Dispositions en vigueur**

exporter son savoir-faire à l'international ;

— élaborer, mettre en œuvre et assurer le suivi des actions d'information et de promotion des territoires et destinations de la métropole et des collectivités ultramarines sur les marchés étranger et national. A ce titre, l'agence promeut la qualité de l'offre touristique dans les hébergements, la restauration, l'accueil des touristes et les prestations annexes, conduit les procédures de classement prévues au livre III du présent code et prononce le classement des hébergements touristiques marchands concernés, à l'exception des meublés de tourisme ;

— observer les phénomènes touristiques, mettre en place des données chiffrées fiables et utilisables par ses membres, produire des études, notamment prospectives, sur l'offre et la demande dans les filières et les territoires touristiques, diffuser le résultat de ses travaux par tous moyens qu'elle juge appropriés ;

— concevoir et tenir à jour les tableaux de classement des offices de tourisme, des hôtels, des résidences de tourisme, des meublés de tourisme, des villages résidentiels de tourisme, des villages de vacances, des terrains de camping et caravanage et des parcs résidentiels de loisirs, et diffuser librement et gratuitement la liste des hébergements classés, à l'exception des meublés de tourisme.

L'Etat, les collectivités territoriales ainsi que leurs établissements publics peuvent par convention confier à l'agence d'autres missions d'intérêt général compatibles avec son objet.

L'agence comprend une commission chargée d'immatriculer les personnes physiques ou morales mentionnées à l'article L. 211-1 et les exploitants de voitures de tourisme avec chauffeur visés à l'article L. 231-1.

**Texte de la proposition de loi**

**Texte adopté par la Commission**

**Dispositions en vigueur**

Elle comprend également une commission de l'hébergement touristique marchand. Les missions, les conditions de fonctionnement et les modalités de participation des organismes représentatifs du secteur de l'hébergement touristique aux travaux de cette commission sont déterminées par décret.

L'agence assure sa représentation au niveau territorial en s'appuyant, le cas échéant, sur des structures existantes.

Les collectivités territoriales, leurs établissements publics et les organismes locaux de tourisme peuvent participer à l'agence de développement touristique de la France.

Un commissaire du Gouvernement est désigné auprès de l'agence. Sa mission et les modalités de sa désignation sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

L'agence est soumise au contrôle économique et financier de l'Etat, sans préjudice des dispositions de l'article L. 251-12 du code de commerce.

Le contrat constitutif de l'agence de développement touristique de la France est approuvé par arrêté du ministre chargé du tourisme.

Le directeur général de l'agence, nommé par le ministre chargé du tourisme sur proposition du conseil d'administration, assure, sous l'autorité de ce conseil et de son président, le fonctionnement du groupement. Dans les rapports avec les tiers, le directeur général engage le groupement pour tout acte entrant dans l'objet de celui-ci.

*Art. L.141-3.* – La commission mentionnée au huitième alinéa de l'article L. 141-2 instruit les demandes d'immatriculation des personnes mentionnées aux articles L. 211-1 et L. 231-1 et les enregistre, après vérification du respect des obligations qui leur sont imposées, respectivement dans :

**Texte de la proposition de loi**

**Texte adopté par la Commission**

**Dispositions en vigueur**

a) Un registre d'immatriculation des agents de voyage et autres opérateurs de la vente de voyages et de séjours ;

b) Un registre d'immatriculation des exploitants de voitures de tourisme avec chauffeur.

La commission est composée de membres nommés en raison de leur compétence et de leur indépendance par arrêté du ministre chargé du tourisme. Elle ne peut comprendre des opérateurs économiques dont l'activité est subordonnée à l'immatriculation sur ces registres.

Tout membre de la commission informe le président des intérêts qu'il détient et de la fonction qu'il exerce dans une activité économique.

Aucun membre de la commission ne peut délibérer dans une affaire à laquelle il a un intérêt personnel et direct ou s'il représente ou a représenté une des parties intéressées.

L'immatriculation, renouvelable tous les trois ans, est subordonnée au paiement préalable, auprès de l'agence, de frais d'immatriculation fixés par arrêté du ministre chargé du tourisme dans la limite d'une somme fixée par décret. Ces frais d'immatriculation sont recouvrés par l'agence. Leur paiement intervient au moment du dépôt de la demande d'immatriculation ou de la demande de renouvellement. Le produit résultant du paiement des frais d'immatriculation est exclusivement affecté au financement de la tenue des registres.

Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article. Il précise notamment les conditions d'immatriculation et de radiation sur les registres. Il détermine les informations qui doivent être rendues publiques, ainsi que celles qui sont librement et à titre gratuit accessibles au public par voie électronique. Il précise les garanties d'indépendance et d'impartialité des membres de la commission chargée des

**Texte de la proposition de loi**

**Texte adopté par la Commission**

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
<p>immatriculations aux registres, notamment celles de son président, ainsi que la durée de leur mandat et détermine les modalités de la tenue des registres dans des conditions objectives, transparentes et non discriminatoires.</p>	<p>III. – Les exploitants commercialisant leurs services avant la date d'entrée en vigueur de l'article <del>L. 3124-2</del> effectuent la mise à jour prévue au <del>deuxième</del> alinéa de <del>cet</del> article dans un délai de six mois <del>après</del> cette date. Ils justifient <del>de la</del> capacité financière prévue au <del>deuxième</del> alinéa de l'article <del>L. 3124-3</del> à cette même date.</p>	<p>III. – Les exploitants <u>de voitures de transport avec chauffeur</u> commercialisant leurs services avant la date d'entrée en vigueur de l'article <u>L. 3122-9 du code des transports</u> effectuent la mise à jour prévue au <u>second</u> alinéa de <u>ce même</u> article dans un délai de six mois <u>à compter de</u> cette date. Ils justifient, à cette même date, <u>des capacités</u> financières prévues au <u>second</u> alinéa de l'article <u>L. 3122-8 du même code</u>.</p>
<p>Livre II : Activités et professions du tourisme</p>	<p>IV. – Les intermédiaires <del>commercialisant</del> leurs services avant la date d'entrée en vigueur de l'article <del>L. 3124-4</del> effectuent la déclaration prévue <del>par cet</del> article dans un délai de trois mois <del>après la parution des décrets</del>.</p>	<p>IV. – Les intermédiaires <u>fournissant</u> leurs services avant la date d'entrée en vigueur de l'article <u>L. 3122-9 du code des transports</u> effectuent la déclaration prévue <u>à ce même</u> article dans un délai de trois mois <u>à compter de la date</u> mentionnée au I du présent article.</p>
<p>Titre III : Exploitation des véhicules de tourisme</p>		<p><b>amendement CD88</b></p>
<p>Chapitre unique : Exploitation de voitures de tourisme avec chauffeur.</p>		<p><b>amendement CD89</b></p>
<p><i>Art. L.231-2.</i> – Les entreprises mentionnées à l'article L. 231-1 doivent disposer d'une ou plusieurs voitures répondant à des conditions techniques et de confort, ainsi que d'un ou plusieurs chauffeurs titulaires du permis B et justifiant de conditions d'aptitude professionnelle définies par décret.</p>		
<p>Elles sont immatriculées sur le registre mentionné au <i>b</i> de l'article L. 141-3 et elles déclarent sur ce même registre les voitures qu'elles utilisent.</p>		

**Dispositions en vigueur**

**Texte de la proposition de loi**

**Texte adopté par la Commission**

—  
V. – ~~Les dispositions de l'article L. 3121-11-2 du code des transports sont applicables aux contrats conclus avant la publication de la présente loi.~~

—  
V. – L'article L. 3121-11-2 du code des transports est applicable aux contrats conclus avant la publication de la présente loi.

Article 13

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

Article 13

La charge pour l'État résultant de l'article 1<sup>er</sup> de la présente loi est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

**amendement CD90**





## AMENDEMENTS EXAMINÉS PAR LA COMMISSION

Les amendements déposés en Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire sont consultables sur [le site internet](#) de l'Assemblée nationale. <sup>(1)</sup>

---

(1) [http://www2.assemblee-nationale.fr/recherche/amendements#listeResultats=tru&idDossierLegislatif=33250&idExamen=3933&numAmend=&idAuteur=&idArticle=&idAlinea=&sort=&dateDebut=&dateFin=&periodeParlementaire=&texteRecherche=&zoneRecherche=tout&nbres=10&format=html&regleTri=ordre\\_texte&ordreTri=croissant&start=1](http://www2.assemblee-nationale.fr/recherche/amendements#listeResultats=tru&idDossierLegislatif=33250&idExamen=3933&numAmend=&idAuteur=&idArticle=&idAlinea=&sort=&dateDebut=&dateFin=&periodeParlementaire=&texteRecherche=&zoneRecherche=tout&nbres=10&format=html&regleTri=ordre_texte&ordreTri=croissant&start=1)



## ANNEXE :

### LES 30 PROPOSITIONS DU RAPPORT DE MISSION

(« *Un taxi pour l'avenir, des emplois pour la France* », avril 2014)

**Proposition n° 1 : La maraude électronique, nouveau marché pour les taxis :** *Mettre à disposition gratuitement les informations relatives à la localisation, à la disponibilité et au tarif des taxis, afin que tout éditeur d'application puisse mettre en relation clients et chauffeurs en temps réel. L'« open data » des taxis serait alimenté par les autorisations de stationnement, dont la délivrance serait accompagnée d'une obligation de figurer dans la base de données publique. La concurrence entre applications s'exercerait alors au niveau des services (paiement dématérialisé, options offertes à bord, etc.).*

**Proposition n° 2 : Des taxis écologiques et français.** *Encourager les taxis à s'équiper de véhicules hybrides ou électriques fabriqués en France.*

**Proposition n° 3 : Le taxi, vitrine de la ville :** *Renforcer, lors du renouvellement des véhicules, la visibilité des taxis dans les principales métropoles, par exemple avec une couleur unique et des dispositifs d'identification amovibles. Organiser au niveau des taxis parisiens une campagne grand public sur la modernisation et l'amélioration du service des taxis.*

**Proposition n° 4 : Des voies réservées pour les taxis :** *Réserver une voie sur l'A1 aux bus et aux taxis. Une extension à l'A6 et à d'autres autoroutes permettant l'entrée dans la capitale, voire dans les autres grandes agglomérations, doit être étudiée.*

**Proposition n° 5 : Des gares et aéroports mieux aménagés :** *Rénover l'aménagement des principales gares et aéroports pour faciliter la prise en charge des passagers par les taxis et le stationnement des taxis et des VTC pouvant justifier d'une réservation préalable.*

**Proposition n° 6 : Des bornes et stations modernisées :** *Remplacer les bornes actuelles par des dispositifs interactifs, par exemple sur le modèle des bornes Autolib'. Augmenter le nombre de places de stationnement réservées aux taxis en fonction de la hausse du nombre de licences et des besoins de professionnels, qui doivent être consultés.*

**Proposition n° 7 : Une réforme de la course d'approche :** *Forfaitiser la course d'approche, en la fusionnant avec la course minimum ou en prévoyant un forfait d'approche spécifique en cas de réservation. Permettre aux chauffeurs de taxi de ne pas facturer la course d'approche s'ils le souhaitent.*

**Proposition n° 8 : Des forfaits aéroports :** *Instaurer par décret des forfaits aéroports dans les grandes métropoles. Le montant des forfaits devrait être négocié avec les principales organisations représentatives des taxis.*

**Proposition n° 9 : La carte bancaire :** *Généraliser la possibilité de règlement par carte bancaire sans minimum.*

**Proposition n° 10 : Une réforme du statut du locataire taxi :** *Mettre en place le contrat de location-gérance comme étant la règle sur l'ensemble du territoire avec un changement de régime de protection sociale (passage au régime social des indépendants - RSI) qui clarifierait le statut et sécuriserait les relations contractuelles.*

**Proposition n° 11 : Une meilleure gestion des nouvelles licences gratuites :** *Favoriser l'attribution des nouvelles licences gratuites aux chauffeurs en conditionnant leur octroi à une pratique réelle du métier de chauffeur de taxi. Interdire l'inscription sur plusieurs listes d'attente. Rendre incessibles les licences gratuites après exploitation. Ces nouvelles licences gratuites reviendraient à l'autorité compétente, qui les distribuerait en fonction de la liste d'attente. Ces mesures permettraient de réduire la durée d'attente des professionnels avant l'obtention d'une licence gratuite, notamment en région parisienne.*

**Proposition n° 12 : Une meilleure connaissance de l'offre de transport particulier de personnes au niveau national :** *Mettre en place un observatoire national placé auprès du ministère en charge des transports, qui servira, à partir des données locales, d'outil statistique de suivi et d'enquête de l'activité des taxis, des VTC et des transporteurs légers de voyageurs (LOTI). Étudier la possibilité de distinguer les codes NAF de ces différentes activités.*

**Proposition n° 13 : Une immatriculation pour les opérateurs de mise en relation entre clients et chauffeurs (dont les éditeurs d'applications smartphone) :** *Prévoir l'immatriculation des opérateurs de mise en relation entre clients et chauffeurs. Les opérateurs devraient être coresponsables de plein droit dans l'exécution des contrats et justifier d'une assurance responsabilité civile avec une garantie minimale en cas d'accident fixée par voie réglementaire. Les sanctions applicables aux chauffeurs en cas de non-respect de la réglementation (assurance, tarifs, maraude électronique, etc.) devraient être étendues à ces opérateurs, ce qui permettra de garantir le respect des règles juridiques beaucoup plus efficacement que par des sanctions touchant les seuls chauffeurs.*

**Proposition n° 14 : Une régionalisation de l'immatriculation des VTC et une garantie de la solidité de l'entreprise :** *Supprimer l'immatriculation auprès d'Atout France et donner cette compétence au niveau régional aux préfets de région, avec l'appui des services déconcentrés du ministère des transports, les DREAL. Dans l'instruction des dossiers d'immatriculation des entreprises, indiquer les modèles des véhicules, les attestations d'assurance et le(s) chauffeur(s) avec leur(s) numéro(s) de carte professionnelle. Prévoir une mise à*

*jour des informations par l'entreprise. Prévoir une garantie financière pour chaque véhicule.*

**Proposition n° 15 : Une garantie de professionnalisme des chauffeurs :** *Sanctionner la formation des chauffeurs VTC par un certificat de qualification professionnelle, comprenant un module équivalent à la capacité professionnelle en transport routier de personnes.*

**Proposition n° 16 : Interdire le cumul des professions de chauffeur de taxi et de chauffeur de VTC.**

**Proposition n° 17 : Des véhicules sûrs :** *Rendre obligatoire le contrôle technique des véhicules VTC tous les six mois.*

**Proposition n° 18 : Une clarification des règles de tarification des VTC pour protéger le consommateur :** *deux modes seraient possibles, le forfait annoncé pour les courses origine-destination ou la location à l'heure avec une durée minimale comprise entre une demi-heure et une heure. Cette mesure permettrait d'éviter la tarification horokilométrique actuellement pratiquée par certains VTC, en clarifiant les textes en vigueur.*

**Proposition n° 19 : Une interdiction de la maraude électronique aux VTC :** *Interdire la maraude électronique des VTC en l'assimilant à un stationnement en attente de clientèle. Les chauffeurs, mais surtout les applications, qui proposeraient la maraude électronique seraient passibles des sanctions prévues par la loi.*

**Proposition n° 20 : Des contrôles facilités :** *Revenir à la rédaction initiale de l'article L. 231-3 du code du tourisme afin de pouvoir sanctionner le stationnement en attente de clientèle. Créer une infraction générale réprimant d'une contravention de 3<sup>e</sup> classe minimum l'offre frauduleuse de service de transport de personnes.*

**Proposition n° 21 : Des contrôles renforcés et mieux articulés :** *Mieux articuler l'intervention des forces de l'ordre dans les gares et les aéroports pour lutter plus efficacement contre le racolage. Augmenter le nombre de « boers » au moins jusqu'à 100 pour 2016. Prévoir une présentation d'un bilan annuel des contrôles des forces de l'ordre dans les commissions départementales.*

**Proposition n° 22 : Une labellisation des entreprises vertueuses :** *Engager des démarches visant à permettre l'octroi de la marque Qualité Tourisme dans le secteur du transport léger de personnes.*

**Proposition n° 23 : Une rénovation de la commission départementale des taxis :** *Élargir la commission départementale des taxis pour qu'elle devienne une commission départementale des transports légers de personnes. Inclure les représentants des collectivités territoriales dans la commission. Cette commission présidée par le Préfet serait chargée de la discipline pour les taxis et les VTC.*

*Elle aurait aussi un rôle d'observatoire des transports légers de personnes. La délivrance des ADS serait du ressort du maire ou du président d'EPCI, sans distinction entre les communes.*

**Proposition n° 24 : Une gouvernance progressivement normalisée à Paris et en petite couronne :** *Harmoniser la zone des taxis parisiens avec l'aire géographique de la future métropole du Grand Paris (soit Paris et la petite couronne). Mettre en place un observatoire des besoins de transports légers de personnes associant la Préfecture de police, la direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement Ile-de-France (DRIEA), le syndicat des transports en Ile-de-France, la ville de Paris, les présidents des conseils généraux des départements de la petite couronne et la future métropole du Grand Paris. Le pilotage serait assumé avant la constitution de la métropole du Grand Paris par le Préfet de Police et la DRIEA. Il reviendrait à la création de la métropole à son président. Confier la gestion des autorisations de stationnement des taxis à la future métropole du Grand Paris à sa création. La Préfecture de police assumerait toujours le rôle disciplinaire pour les taxis, mais aussi pour les VTC et les autres transports légers de personnes.*

**Proposition n° 25 : Suspendre temporairement les immatriculations nouvelles de VTC :** *Les nouvelles immatriculations ne devraient pas reprendre immédiatement après la publication du rapport mais être suspendues dans l'attente des textes nécessaires à un meilleur encadrement de l'activité des VTC.*

**Proposition n° 26 : Réaffirmer l'interdiction pour les VTC d'effectuer du transport de malades assis.**

**Proposition n° 27 : Un contrôle de la hausse de l'offre en fonction des besoins :** *Instaurer par un article en LFSS un pouvoir d'appréciation des directeurs de CPAM (en lien avec les ARS) pour le conventionnement de nouvelles entreprises de taxis, sans pour autant remettre en cause les conventionnements existants.*

**Proposition n° 28 : Une meilleure association des taxis au pilotage du transport de malades :** *Associer plus étroitement les représentants des taxis aux réflexions, notamment tarifaires, sur le transport de malades assis aux niveaux national et local. Prévoir une représentation des taxis au sein du CODAMUPS.*

**Proposition n° 29 : Une association étroite des organisations professionnelles de taxis à la réflexion sur l'organisation du transport de patients.** *La prise du décret en Conseil d'État nécessaire à la mise en œuvre de l'article 39 de la LFSS pour 2014 n'est pas nécessaire et devrait être évitée. La mise en œuvre de cet article n'est pas indispensable à l'optimisation de l'organisation des transports de malade. Des réflexions locales associant les professionnels sont préférables.*

**Proposition n° 30 : Mieux lutter contre la fraude :** *Accélérer le déploiement effectif de la géolocalisation pour faciliter et amplifier la lutte contre la fraude.*