



N° 3921

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 5 juillet 2016

## 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 à la **régulation**,  
à la **responsabilisation** et à la **simplification** dans le secteur du transport public  
particulier de personnes* (n° 3855).

PAR M. LAURENT GRANDGUILLAUME

Député

---

---

Voir le numéro :

*Assemblée nationale* : 3855.



## SOMMAIRE

	Pages
<b>INTRODUCTION</b> .....	5
<b>TRAVAUX DE LA COMMISSION</b> .....	11
<b>I. DISCUSSION GÉNÉRALE</b> .....	11
<b>II. EXAMEN DES ARTICLES</b> .....	29
<b>TITRE UNIQUE – RÉGULER LES CENTRALES DE RÉSERVATION DE VÉHICULES LÉGERS AVEC CONDUCTEURS (DIVISION ET INTITULÉS SUPPRIMÉS)</b> .....	29
<i>Article 1<sup>er</sup></i> (articles L. 3141-1 à L. 3141-2, L. 3142-1 à L. 3142-6, L. 3143-1 A à L. 3143-4 [nouveaux] du code des transports) : Définition et responsabilisation des professionnels de la mise en relation.....	29
<i>Article 2</i> (articles L. 3120-6 A à L. 3120-7 [nouveaux] du code des transports) : Publication des informations relatives à l'économie du secteur du transport public particulier de personnes.....	41
<i>Article 3</i> (articles L. 420-2-2 [nouveau], L. 420-3, L. 420-4, L. 450-5, L. 462-3, L. 462-5, L. 462-6, L. 464-2 et L. 464-9 du code de commerce) : Régulation et mise en concurrence des centrales de réservation.....	47
<i>Article 4</i> (article L. 3112-1 du code des transports) : Modification du régime juridique des « capacitaires LOTI ».....	50
<i>Article 5</i> (articles L. 3120-2-1 et L. 3120-2-2 [nouveaux] ; L. 3121-5, L. 3122-4 ; L. 3121-9, L. 3121-10, L. 3122-7, L. 3122-8, L. 3123-1, L. 3123-2-1, L. 3124-2, L. 3124-6 [supprimés] et L. 3124-11 [rétabli] du code des transports) : Conditions d'accès à la profession de conducteur du secteur du transport public particulier de personnes .....	60
<i>Après l'article 5</i> .....	63
<i>Article 6</i> (article 23 du code de l'artisanat) : Organisation des examens taxi et VTC (dispositions déclarées irrecevables au regard de l'article 40 de la Constitution avant l'adoption du texte de la commission) .....	63
<i>Article 7</i> (article L. 3121-1-2 du code des transports) : Exploitation des autorisations de stationnement .....	67
<i>Article 7 bis</i> (article L. 3121-3 du code des transports) : Présentation d'un successeur pour le titulaire d'une autorisation de stationnement en cas d'incapacité définitive .....	70

<i>Article 8</i> (articles L. 3112-1, L. 3120-2, L. 3120-3 [abrogé], L. 3120-4, L. 3121-11-1, L. 3121-11-2 [abrogé], L. 3122-1, L. 3122-5 [abrogé], L. 3122-6 [abrogé], L. 3124-4, L. 3124-7, L. 3124-13 [abrogé] et L. 3141-2 du code des transports ; articles 5 et 16 de la loi n° 2014-1104 du 1 <sup>er</sup> octobre 2014) : Coordinations diverses.....	71
<i>Article 9</i> : Gage.....	72
<b>TABLEAU COMPARATIF</b> .....	75
<b>LISTE DES PERSONNES ENTENDUES PAR LE RAPPORTEUR</b> .....	105

## INTRODUCTION

**La régulation, la responsabilisation et la simplification du transport public particulier de personnes (T3P)** sont au cœur des débats autour de l'économie dite « collaborative ».

**Cette expression renferme différentes réalités.** Cela va de la *start-up* française qui innove et qui s'inscrit dans une dynamique collaborative, à la multinationale qui se développe sur la base de schémas d'optimisation fiscale et qui veut imposer un monopole sectoriel en mettant en concurrence les travailleurs indépendants entre eux. Dans ce dernier exemple, on est loin de l'esprit collaboratif !

**On retrouve ainsi ce paradoxe dans le transport public particulier de personnes (T3P),** où les tensions entre les acteurs se manifestent par des conflits réguliers. La question qui nous est posée collectivement, au-delà de nos différences, est de savoir comment réussir à concilier la révolution numérique et le progrès humain ?

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

**La généralisation et la facilitation de l'utilisation des réservations numériques, sur les applications de voitures de transport avec chauffeur (VTC) comme sur celles dévolues aux taxis,** sont venues bouleverser l'activité du taxi et percuter le monopole de la maraude qui est la contrepartie de l'autorisation de stationnement (ADS). Sont venus ensuite les débats autour de la maraude numérique. Comment la contrôler et sur la base de quels outils ? Certains acteurs ont parfois le sentiment, à juste titre, d'être confrontés à une « jungle urbaine », un « Far West technologique », où chacun cherche à imposer ses règles à l'État de droit par le nombre, la massification et par un état de fait. Or, nous sommes sur le domaine public, et il s'agit bien d'une question d'ordre public et de régulation. Les enjeux de la mobilité doivent concilier création de richesses et d'emplois, sécurité publique, protection de l'environnement, innovation et protection des personnes (qu'elles soient consommateurs, salariés ou artisans).

Le taxi n'est pas une profession du passé mais a un avenir à condition que la concurrence soit saine et loyale entre les acteurs. En 25 ans, le nombre d'autorisations de stationnement (ADS) est passé de 42 000 à 60 000 (+ 41 %). Il faut y ajouter les conséquences de l'adoption, en 2009, de dispositions législatives qui ont largement facilité l'accès à la profession de chauffeur de VTC et plus récemment le « LOTI » léger qui a été contourné par certaines plateformes.

**Les conflits réguliers sont souvent présentés, à tort, comme des conflits entre les taxis et les VTC alors qu'il s'agit d'une mobilisation des chauffeurs (taxis, VTC, LOTI) face au *dumping* social.** La France ne fait d'ailleurs pas exception. À Londres, New York, Los Angeles ou Montréal, les chauffeurs se mobilisent. Quels que soient leurs statuts, ils sont confrontés à une paupérisation.

**Le T3P est pourtant un secteur d'avenir** (tourisme, croissance des aéroports, croissance démographique), porteur de gisements d'emplois et répondant aux enjeux de la transition écologique. Ce sont des emplois non délocalisables et générateurs de ressources fiscales domestiques. **Il est donc nécessaire de répondre aux enjeux de l'innovation pour le consommateur, tout en protégeant les personnes.**

Tel est le sens de la loi du 1<sup>er</sup> octobre 2014 relative aux taxis et aux VTC qui a rééquilibré les contraintes qui pèsent sur les différents acteurs, harmonisé certaines règles qui constituaient des distorsions de concurrence et modernisé le droit et les outils (*open-data* des taxis, TPE). Le taxi a toutefois connu depuis 2014 une stagnation, voire un décrochage en 2015 (stagnation du chiffre d'affaires, affaiblissement du prix des ADS en région parisienne). Bien sûr, il convient de distinguer les situations entre les grandes agglomérations et les zones rurales où l'économie du taxi repose essentiellement sur le transport assis de patients (TAP). Dans les grandes agglomérations, la coexistence de deux modes de T3P est difficile, dans la mesure où les deux modes s'exercent dans des conditions légales, sociales, financières, technologiques et culturelles différentes. Il est donc essentiel, pour pacifier ce secteur et donner de la visibilité aux acteurs, de prendre des mesures de cohésion qui passent par la responsabilisation, la régulation et la simplification. **C'est tout le sens de la présente proposition de loi.**

**Le 26 janvier 2016, le Premier ministre Manuel Valls a sollicité votre rapporteur** pour proposer des solutions de sortie de crise dans le cadre du conflit des taxis. Votre rapporteur a reçu, avec le Premier ministre Manuel Valls, Alain Vidalies et Bernard Cazeneuve, l'ensemble des organisations de taxis, à Matignon, dès le 28 janvier. Il a alors préconisé plusieurs solutions immédiates :

– **le renforcement des contrôles** pour assainir la situation (plus de 15 000 véhicules contrôlés depuis le mois de février, dont des opérations CODAF dans les gares et les aéroports). Les contrôles portent sur l'ensemble des chauffeurs (taxis, VTC, LOTI). Ils sont maintenus par la mobilisation des

« Boers », ainsi que des formations organisées en direction des services de police et de gendarmerie dans les départements ;

– **la mise en place de cellules d’accompagnement des situations individuelles**, dans chaque département, pour aider les chauffeurs en difficulté. Les coordonnées des référents départementaux ont été adressées à toutes les organisations professionnelles pour qu’elles puissent relayer l’information auprès des chauffeurs. Plusieurs centaines de dossiers ont été déposées ce qui témoigne bien de réelles difficultés dans la profession. Depuis, cette mesure a été renforcée par un outil simplifié de saisine du médiateur du crédit ;

– **l’envoi de lettres de mise en demeure aux plateformes numériques**, afin de leur demander des éléments sur les chauffeurs qu’elles mettent en relation avec les clients. L’absence de réponse de la plupart des plateformes aux demandes formulées par les lettres de mise en demeure nous conduit à légiférer, puisqu’elles se sont réfugiées derrière l’actuelle rédaction du code des transports. Le Gouvernement indiquait déjà, par la voix du Premier Ministre : « *Le Gouvernement veillera particulièrement à réprimer tout détournement des dispositions de la loi LOTI sur les transports publics de personnes* ». Malgré les contrôles, les détournements continuent. À aucun moment, et malgré les demandes répétées auprès des plateformes, elles n’ont souhaité communiquer le nombre précis de chauffeurs « LOTI » qu’elles mettent en relation avec les consommateurs, empêchant ainsi le travail du régulateur. Le mutisme des plateformes numériques a donc contraint obligé les pouvoirs publics à réagir et le législateur à prendre ses responsabilités.

\*

### **Un travail de concertation avec tous les acteurs**

Votre rapporteur a mis en place une réunion de travail hebdomadaire avec l’ensemble des organisations de taxis (organisations représentatives et associations). Il a ensuite rencontré les organisations de VTC, de LOTI et les plateformes afin que chacun puisse transmettre ses propositions. Enfin, il a **présenté un plan d’accompagnement, de modernisation et de cohésion du secteur T3P**.

Il est nécessaire de distinguer clairement entre les différents métiers (taxis, VTC et LOTI) et de mieux identifier les acteurs, ainsi que les qualifications nécessaires, compte tenu du fait qu’il s’agit du transport de personnes et donc de la protection du consommateur (tronc commun d’examen pour les taxis et les VTC), de réguler le numérique pour éviter de nouvelles dérives, de modifier la gouvernance (au niveau du Gouvernement, ce secteur concernant trois ministères, mais aussi au niveau territorial car les problématiques ne sont pas les mêmes en région parisienne et dans les autres départements), de prendre en compte les difficultés de la profession, la situation des locataires à travers la difficulté d’accès aux licences, et, enfin, la question des licences avec la création d’un fonds de garantie.

**L'essentiel des propositions a été repris dans la « feuille de route » pour l'avenir du secteur du T3P présentée par M. Alain Vidalies à tous les acteurs, le 4 avril 2016.** Les propositions reposent donc sur la qualification (tronc commun d'examen), la sécurité du consommateur (contrôles, outils numériques de contrôles), l'identification des acteurs, la visibilité pour les acteurs (fonds de garantie) et la modernisation. Quatre groupes de travail ont été mis en place : contrôle du secteur (assurer le respect de la loi et moderniser les modalités de contrôles, nouvelle signalétique VTC), formation aux métiers du secteur (proposer la mise en œuvre d'un tronc commun de formation pour les chauffeurs de taxi et les chauffeurs de VTC), fonds de garantie pour les taxis (permettre le rachat par l'État des licences cessibles pour les chauffeurs de taxis volontaires), régulation et gouvernance du secteur (régulation économique, transmission de données au service de la modernisation du secteur – observatoire, label pour l'ancienne grande remise).

\*

### **Légiférer pour réguler, responsabiliser et simplifier**

**Dans la continuité de ce travail et afin de sortir durablement de la crise,** la proposition de loi vise en particulier à responsabiliser les plateformes, à doter les pouvoirs publics d'instruments de régulation (observatoire national, remontée d'informations en réaction à l'absence de réponse des plateformes aux questions formulées dans les lettres de mise en demeure), à simplifier les statuts des chauffeurs pour clarifier l'offre pour le consommateur et à permettre aux chauffeurs de travailler avec plusieurs plateformes.

Plusieurs dispositions ont été volontairement exclues de la proposition de loi : la maraude n'y est pas abordée car le problème n'est pas la loi en vigueur mais bien le contrôle de son application ; le fonds de garantie n'apparaît pas car il doit être créé dans une loi de finances ; le contenu du « tronc commun » n'est pas détaillé car cela ne relève pas de la loi mais du domaine réglementaire.

**L'article 1<sup>er</sup> vise à améliorer le régime déclaratif et l'obligation, pour les plateformes** qui organisent des déplacements, de vérifier que les personnes mises en relation respectent bien les règles d'accès à la profession en étendant ce dispositif aux autres régimes juridiques, dont les LOTI. Il s'agit bien de remédier à une situation que nous avons connue pendant la crise de ce début d'année 2016 au cours de laquelle les pouvoirs publics se sont trouvés dans l'incapacité d'obtenir, dans de brefs délais, les éléments permettant de réguler face à des comportements qui évoluent vite, tels que le faux covoiturage pour se soustraire aux obligations de qualification. Il s'agit de répondre à l'exigence d'ordre public par la responsabilisation des acteurs. **L'amendement CD41 de votre rapporteur, adopté par votre commission, complète le dispositif de sanctions pour que des peines soient applicables aux centrales de réservations qui ne se conformeraient pas à ces obligations déclaratives.**



**L'article 2 vise à améliorer la connaissance du secteur par l'ensemble des acteurs, publics et privés. L'amendement CD95 de votre rapporteur, adopté par votre commission, vient élargir et clarifier le champ des données qui pourront être demandées, notamment aux centrales de réservation. Une distinction est opérée entre les données transmises à l'autorité pour des besoins de contrôles et de régulation et celles qui pourront être rendues publiques.**

**L'article 3 vise à interdire les clauses d'exclusivité, et donc à permettre aux chauffeurs (taxis, VTC, LOTI, véhicules motorisés à deux ou trois roues) de travailler avec plusieurs plateformes.** Cela permettra d'éviter les situations de monopole, tout en protégeant les nouveaux services émergents qui nécessitent des investissements lourds. Cela renforce l'indépendance des entreprises de transport. Le mieux serait d'ailleurs qu'elles disposent de plus d'informations sur les courses qui leur sont proposées.

**L'article 4 vise à simplifier le secteur à travers une modification du régime dit « LOTI ».** La LOTI, qui date de 1982, a été utilisée massivement en zone urbaine par les plateformes pour contourner la loi Thévenoud et imposer un état de fait à l'État de droit. Cela a été souligné par le rapport du Gouvernement sur l'application de la loi Thévenoud <sup>(1)</sup>, publié fin 2015, dans lequel il était souligné que le régime LOTI est utilisé dans les faits, à Paris, pour des prestations de VTC, et que cela n'est sanctionné par aucune disposition législative ou réglementaire spécifique. La Préfecture de Police avait indiqué qu'elle n'était pas en mesure de sanctionner de façon efficace. Les acteurs demandaient alors un arrêt de l'usage abusif du régime LOTI. Les VTC souhaitaient aligner la réglementation des LOTI sur celle des VTC.

Ces évolutions ont totalement déséquilibré le marché en région parisienne. Une période de transition est donc prévue pour que les chauffeurs LOTI puissent demander l'équivalence VTC par reconnaissance de leur période d'activité. Dans les zones rurales, ce statut ne pose aucun problème et ne nécessite donc pas de modification. La réalisation de services occasionnels sera donc interdite avec des véhicules de moins de 10 places dans les périmètres des autorités organisatrices de mobilité (AOM) couverts par un PDU obligatoire (agglomérations de plus de 100 000 habitants). Tel est le sens de l'article 4. **Les amendements CD47 et CD69 de votre rapporteur, adoptés par votre commission, précisent que les mesures dérogoires prévues pour les chauffeurs LOTI n'ont pas vocation à être applicables pour une longue durée. Il s'agit en particulier de traiter le cas des jeunes conducteurs LOTI qui ont eu leur permis depuis moins de trois ans.**

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

---

*(1) Rapport sur l'application de la loi n° 2014-1104 du 1<sup>er</sup> octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur (novembre 2015)*

**L'article 6 vise à confier l'organisation des examens des conducteurs aux chambres des métiers et de l'artisanat (CMA), l'objectif étant d'harmoniser les conditions d'examen sur l'ensemble du territoire, de rassembler et de clarifier.**

**L'article 7 corrige une erreur de rédaction dans la loi précitée du 1<sup>er</sup> octobre 2014 concernant les titulaires d'une seule ADS délivrée avant 2014 qui devaient l'exploiter personnellement au 1<sup>er</sup> janvier 2017.**

Comme l'a rappelé le Président de la République, M. François Hollande, jeudi 11 février 2016 : « *La concurrence doit être régulée. On ne peut pas faire que des gens qui ne paient pas d'impôts ni de cotisations sociales puissent s'introduire sur les marchés* », « *Les taxis avaient des droits, ils avaient acheté des plaques. D'un seul coup ils voient arriver des concurrents qui eux se sont modernisés avec le numérique pour ne rien payer. Il faut trouver une solution, c'est ce qui est en train de se faire* ». Le Premier Ministre, M. Manuel Valls, a également déclaré, le 8 juin 2016 : « *Trop souvent, les plateformes imposent leur état de fait à l'État de droit. Il faut donc anticiper, accompagner les innovations, mais aussi protéger les personnes, les salariés, les artisans et les consommateurs* ».

## TRAVAUX DE LA COMMISSION

### I. DISCUSSION GÉNÉRALE

La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a examiné, au cours de la réunion du mardi 5 juillet 2016 après-midi, la proposition de loi relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes, sur le rapport de M. Laurent Grandguillaume.

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

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

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

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

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

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

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

Le taxi est parfois présenté par ses détracteurs comme une profession en voie de disparition alors même que, partout dans le monde, il est le premier à nous accueillir – en association avec les VTC dans certaines mégapoles – et qu'il est le seul transporteur à couvrir tout le territoire français, en zone urbaine, périurbaine et rurale. Contrairement à certaines idées reçues, il a un avenir, puisqu'en vingt-cinq ans, le nombre d'ADS est passé de 42 000 à 60 000, ce qui représente une augmentation de 41 %. Il faut y ajouter les conséquences de l'adoption en 2009 de dispositions législatives qui ont largement facilité l'accès à la profession de chauffeur de VTC et le dispositif résultant de la loi d'orientation des transports intérieurs de 1982, dit LOTI léger, initialement collectif et sur réservation, mais qui a été contourné par certaines plateformes depuis quelques années.

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

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

vivre de son activité. Quant au chauffeur LOTI, on lui a le plus souvent proposé un contrat à temps partiel optimisé par un régime de microentreprise complémentaire de l'activité salariale. Telle est la réalité de ce secteur.

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

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

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

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

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

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

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

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

C'est volontairement que nous n'abordons pas la question de la maraude, qui ne pose pas un problème résultant du dispositif légal en vigueur, mais de l'absence de contrôle de son application. La question du fonds de garantie n'est pas non plus évoquée, puisqu'il ne serait pas opportun de la traiter dans le cadre d'une proposition de loi : c'est dans le cadre de la loi de finances qu'elle a vocation à être réglée – Alain Vidalies recevra d'ailleurs toutes les organisations concernées jeudi prochain afin de faire le point sur cette question. Notre proposition ne supprime pas complètement le régime LOTI, qui a une utilité et un objet qui lui sont propres. Enfin, on ne détaille pas le tronc commun d'examen, qui n'est pas de niveau législatif, mais réglementaire.

L'article 1<sup>er</sup> vise à améliorer le régime déclaratif et l'obligation pour les plateformes, considérées comme des centrales de réservation qui organisent des déplacements, de vérifier que les personnes mises en relation respectent bien les règles d'accès à la profession de VTC. Il s'agit de remédier à une situation que

nous avons connue pendant la crise survenue début 2016, au cours de laquelle les pouvoirs publics se sont trouvés dans l'incapacité d'obtenir dans de brefs délais les éléments permettant de réguler face à des comportements nouveaux qui ne sont pas acceptables.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



précisant leurs responsabilités ; prévoyait des moyens de contrôle accrus, notamment sur l'application par les VTC des règles relatives à la tarification.

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

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

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

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

Troisièmement, la proposition de loi limite le champ d'intervention des véhicules dits LOTI qui ont contribué, ces derniers mois, à la déstabilisation du secteur en milieu urbain. Ces véhicules, destinés initialement à transporter des groupes d'au moins deux personnes, sont aujourd'hui largement utilisés par les centrales pour opérer des trajets relevant du transport individuel. Pour répondre à ce contournement de la loi, la proposition de loi limite strictement le champ

d'intervention des LOTI en milieu urbain, leur interdisant la réalisation de services occasionnels avec des véhicules de moins de dix places dans les périmètres des autorités organisatrices de mobilité couverts par un plan de déplacement urbain, c'est-à-dire les quelque soixante et une agglomérations françaises de plus de 100 000 habitants.

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

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

**M. Guillaume Chevrollier.** Cette proposition de loi est un énième texte portant sur le transport des personnes, les textes précédents – notamment le dernier en date, la loi Thévenoud d'octobre 2014 – n'ayant pas suffi à régler la situation, comme les récentes grèves de taxis l'ont montré. Les inquiétudes des artisans taxis face aux mutations technologiques du secteur des transports sont bien compréhensibles : il n'est pas simple de concilier l'innovation, la modernité, le développement du numérique avec un système ancien, rigide et pesant. Les voitures de tourisme avec chauffeur ont réussi à se glisser dans un large créneau, tant le nombre trop limité de taxis laissait de la place à d'autres modes de réservation.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sous prétexte de simplification, nous sommes arrivés à une situation créant des dysfonctionnements et une concurrence inéquitable entre les taxis traditionnels et les VTC, menaçant le secteur d'une déstructuration profonde. D'un côté, les nouvelles technologies permettent une baisse des prix, une amélioration

de la qualité des services rendus aux clients et la création de nombreux emplois pour des personnes qui étaient au chômage depuis plusieurs années. De l'autre, les NTIC impliquent une destruction de valeur, avec un *dumping* social qui se concrétise par une précarisation en termes de temps de travail, de protection sociale, de revenus, et une baisse de ressources fiscales pour l'État.

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

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

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

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

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

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

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

**M. Yannick Favennec.** La proposition de loi adoptée en 2014 devait permettre de trouver un juste équilibre entre taxis et VTC ; elle devait envoyer un message d'apaisement. Malheureusement, il n'en a rien été, nous l'avons tous constaté. L'UDI avait d'ailleurs appelé de ses vœux une reprise des discussions entre les différents acteurs afin de parvenir à un compromis qui permettrait aux uns et aux autres d'exercer leur métier dans des conditions sereines.

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

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

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

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

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

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

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

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

L'arrivée des VTC a eu un effet positif, il faut le dire, notamment pour les consommateurs : une étude de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), tout juste publiée, le montre. L'offre s'est élargie et les services se sont améliorés, même s'il y a eu aussi, je le reconnais, des dérives, qu'il faut corriger.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

J'espère aussi que ce moment parlementaire sera un moment de contrôle et d'évaluation de la loi que nous avons votée en 2014. Quelles que soient les décisions prises aujourd'hui, la loi de 2014 continuera d'exister. Or, l'inspection générale des finances a constaté dans un récent rapport que certains dispositifs prévus par cette loi ne sont toujours pas appliqués, en particulier la généralisation



de la carte bleue dans les taxis ou l'*open data*, qui n'est pas étendu à l'ensemble du territoire national. Dans le cas des VTC, il y a d'autres problèmes. Ainsi, le service Heetch est une sorte d'UberPop de nuit, qui, comme tel, tombe sous le coup de la loi. UberPop a été interdit en juin 2015, mais Heetch continue de vivre en toute impunité.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

En ce qui concerne la concertation, les plateformes d'intermédiation prétendent n'être que de simples intermédiaires, et donc ne pas être organisatrices de déplacements, tout en souhaitant être associées aux discussions en tant qu'organisatrices de déplacements. Il y a là une contradiction – ce dont elles conviennent d'ailleurs. Le fait qu'elles soient toutes centrales de réservation, à l'instar des taxis, permettra de clarifier les choses. J'ai rencontré tous les acteurs du secteur ; il y a plus de vingt plateformes en France, toutes invitées, le 4 avril, par Alain Vidalies à la présentation de la feuille de route, et elles seront invitées, le 7 juillet, à la présentation des conclusions des différents groupes de travail.

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

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

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

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

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

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

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

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

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



## II. EXAMEN DES ARTICLES

### TITRE UNIQUE RÉGULER LES CENTRALES DE RÉSERVATION DE VÉHICULES LÉGERS AVEC CONDUCTEURS (DIVISION ET INTITULÉS SUPPRIMÉS)

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

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

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

(articles L. 3141-1 à L. 3141-2, L. 3142-1 à L. 3142-6, L. 3143-1 A à L. 3143-4 [nouveaux]  
du code des transports)

#### **Définition et responsabilisation des professionnels de la mise en relation**

### I. LE DROIT EN VIGUEUR

La loi n° 2014-1104 du 1<sup>er</sup> octobre 2014 *relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur* (VTC) a introduit un ensemble d'obligations pesant spécifiquement sur les exploitants, intermédiaires et conducteurs de VTC.

Les articles L. 3122-5 et L. 3122-6 introduits dans le code des transports **concernent exclusivement les intermédiaires de l'activité « VTC »** : ceux-ci doivent suivre une **procédure déclarative** (article L. 3122-5) pour être enregistrés, la déclaration devant être renouvelée annuellement et renouvelée en cas de changement dans les informations fournies (notamment en ce qui concerne l'assurance de responsabilité civile professionnelle de l'intermédiaire). Conformément au droit européen, cette obligation de déclaration s'applique de la même façon aux intermédiaires ayant leur siège dans un autre État membre de l'Union européenne et qui souhaitent exercer leur activité en France.

D'autre part, ces intermédiaires ont **l'obligation de vérifier, chaque année, que les exploitants** de VTC qu'ils mettent en relation avec des clients sont bien inscrits dans le registre régional prévu par l'article L. 3122-3, et sont toujours couverts par une assurance civile professionnelle, et que **leurs conducteurs** sont toujours titulaires d'une carte professionnelle (article L. 3122-6).

L'obligation de déclaration définie à l'article L. 3122-5 est assortie d'une **sanction pénale**, prévue par l'article L. 3124-4 (un an d'emprisonnement et 15 000 euros d'amende), et, le cas échéant, de peines complémentaires. En revanche, l'article L. 3122-6 n'est assorti **d'aucune sanction**.

**Le contenu de la déclaration initiale et de la déclaration annuelle** a été défini par décret, et figure aux articles R. 3122-10 et R. 3122-11 de la partie réglementaire du code des transports.

La première déclaration comprend une preuve de l'identité et de la nationalité du prestataire, la forme juridique, le cas échéant le montant du capital social, l'adresse de son principal établissement, et une preuve de l'assurance couvrant sa responsabilité civile professionnelle.

Lors du renouvellement de la déclaration, l'intermédiaire doit communiquer la liste des exploitants de VTC avec lesquels il a été en relation contractuelle, avec leurs numéros d'immatriculation, et le nombre total de vérifications effectuées en application de l'article L. 3122-6.

La notion d'« intermédiaire » figure par ailleurs dans l'un des articles relatifs à l'activité des **taxis** (article L. 3121-11-2), mais sans définition de cette notion et sans renvoi aux articles créant des obligations pour les intermédiaires du secteur des VTC.

Enfin, l'article L. 3124-13, également créé par la loi du 1<sup>er</sup> octobre 2014, punit de deux ans d'emprisonnement et de 300 000 euros d'amende le fait d'organiser « *un système de mise en relation* » de clients avec des personnes qui se livrent aux activités de transport public particulier de personnes, sauf si la personne qui organise un tel système est une entreprise de transport routier pouvant effectuer des services occasionnels de transport collectif (« capacitaire LOTI » - voir le commentaire de l'article 4 de la proposition de loi), ou un taxi, un véhicule motorisé à deux ou trois roues (VMDTR) ou un VTC.

### **Régime juridique des plateformes en ligne : deux projets de loi en cours d'examen**

Un régime juridique des professionnels de la mise en relation par voie électronique, dans le secteur des transports mais aussi bien au-delà de ce secteur (réseaux sociaux, commerce en ligne, moteurs de recherche, tourisme...), est en cours d'élaboration, dans le cadre de deux projets de loi dont l'adoption définitive est prévue pour juillet 2016. Les dispositions de ces deux textes concernent **l'information des utilisateurs** des plateformes en ligne **et les droits des travailleurs** qui utilisent ces moyens de mise en relation.

#### **1. La création de la notion juridique d'« opérateur de plateforme en ligne »**

Pour compléter les dispositions introduites par la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 *pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques* (article L. 111-5-1 du code de la consommation), les articles 22 et 23 du projet de loi *pour une République numérique*, dans leur rédaction approuvée en commission mixte paritaire le 29 juin 2016, créent dans le code de la consommation une nouvelle catégorie juridique : les « opérateurs de plateforme en ligne », régis par deux articles L. 111-7 et L. 111-7-1 :

« Art. L. 111-7. – I. – Est qualifiée d'**opérateur de plateforme en ligne** toute **personne physique ou morale proposant, à titre professionnel, de manière rémunérée ou non, un service de communication en ligne reposant sur :**

« 1° Le classement ou le référencement, au moyen d'algorithmes informatiques, de contenus, de biens ou de services proposés ou mis en ligne par des tiers ;

« 2° Ou la mise en relation de plusieurs parties en vue de la vente d'un bien, de la fourniture d'un service ou de l'échange ou du partage d'un contenu, d'un bien ou d'un service.

« II. – Tout opérateur de plateforme en ligne est tenu de délivrer au consommateur une information loyale, claire et transparente sur :

« 1° Les conditions générales d'utilisation du service d'intermédiation qu'il propose (...);

« 2° L'existence d'une relation contractuelle, d'un lien capitalistique ou d'une rémunération à son profit, dès lors qu'ils influencent le classement ou le référencement des contenus, des biens ou des services proposés ou mis en ligne ;

« 3° La qualité de l'annonceur et les droits et obligations des parties en matière civile et fiscale, lorsque des consommateurs sont mis en relation avec des professionnels ou des non-professionnels. (...) »

« Art. L. 111-7-1. – Les opérateurs de plateformes en ligne dont l'activité dépasse un seuil de nombre de connexions défini par décret élaborent et diffusent aux consommateurs des bonnes pratiques visant à renforcer les obligations de clarté, de transparence et de loyauté mentionnées à l'article L. 111-7.

« L'autorité administrative compétente peut procéder à des enquêtes dans les conditions prévues à l'article L. 511-6 du présent code afin d'évaluer et de comparer les pratiques des opérateurs de plateformes en ligne mentionnées au premier alinéa du présent article. Elle peut, à cette fin, recueillir auprès de ces opérateurs les informations utiles à l'exercice de cette mission. Elle diffuse périodiquement les résultats de ces évaluations et de ces comparaisons et rend publique la liste des plateformes en ligne qui ne respectent pas leurs obligations au titre de l'article L. 111-7. »

Notre rapporteur note que les plateformes du secteur du transport de personnes qui effectuent des mises en relation, qu'il s'agisse des activités de covoiturage, de taxi, de VTC, de « LOTI » ou de véhicules motorisés à deux ou trois roues (VMDTR), **entrent, lorsqu'elles sont numériques, dans la catégorie juridique ainsi créée** dans le code de la consommation. En revanche, les centrales de réservation téléphoniques et les « centraux radio », lorsqu'elles sont distinctes de plateformes numériques, n'entrent pas *a priori* dans cette catégorie.

## **2. La responsabilité sociale des plateformes de mise en relation par voie électronique**

Le projet de loi relatif au travail, à la modernisation du dialogue social et à la sécurisation des parcours professionnels, en cours d'examen par le Parlement, comporte un article 27 *bis*, introduit par l'Assemblée nationale en première lecture, relatif aux travailleurs utilisant une plateforme de mise en relation électronique.

La rédaction actuelle de cet article, telle qu'adoptée en nouvelle lecture par l'Assemblée nationale, le 5 juillet 2016, vise à insérer dans le code du travail un titre consacré aux travailleurs indépendants utilisant une plateforme de mise en relation par voie électronique, pour conférer à cette plateforme une « responsabilité sociale » envers ces travailleurs, et reconnaître à ceux-ci des droits en matière d'assurance couvrant le risque d'accidents du travail, de formation professionnelle continue et de liberté syndicale.

Un alinéa qui figurait dans la rédaction adoptée en première lecture par l'Assemblée et qui tendait à préciser que le respect de ce nouveau dispositif « *n'est pas de nature à établir l'existence d'un lien de subordination entre la plateforme et le travailleur recourant à ses services* » **a été supprimé.**

L'examen de ce projet de loi va se poursuivre en juillet 2016, en nouvelle lecture au Sénat puis, le cas échéant, en lecture définitive à l'Assemblée nationale.

## II. LES DISPOSITIONS DE LA PROPOSITION DE LOI

L'article premier de la proposition de loi vise à créer, dans le code des transports, un ensemble de dispositions applicables aux activités de mise en relation, pour toutes les formes de transport routier de personnes : ce nouveau Titre du code des transports viendra en effet compléter le Livre intitulé « Le transport routier de personnes », qui réunit un Titre I<sup>er</sup> sur les transports publics collectifs, un Titre II sur les transports publics particuliers (taxis, VTC et VMDTR), et un Titre III sur le transport privé de personnes (services privés de transport organisés par des entreprises ou des personnes publiques pour le transport de leurs personnels, covoiturage).

Le nouveau Titre IV comporte :

– des dispositions générales applicables aux **professionnels proposant un service de mise en relation** entre des conducteurs et des passagers (nouveaux articles L. 3141-1, L. 3141-2 et L. 3141-3) ;

– pour ceux de ces professionnels qui sont des « **centrales de réservation** », des dispositions particulières (procédure de déclaration, responsabilité à l'égard des clients...) (nouveaux articles L. 3142-1 à L. 3142-6) ;

– **des sanctions**, qui, dans le texte initial de la proposition de loi, ne concernaient que les « centrales de réservation » et pas les autres professionnels de la mise en relation (nouveaux articles L. 3143-1, L. 3143-2 et L. 3143-3).

### 1. Définition et obligations des professionnels de la mise en relation entre des conducteurs et des passagers

Les dispositions générales sur les activités de mise en relation définissent les acteurs concernés (article L. 3141-1), et leur imposent des obligations (article L. 3141-2).

#### a. La définition du champ d'application des dispositions générales

Tel que défini par l'article L. 3141-1, le champ d'application couvre les **professionnels** proposant un service de mise en relation, à distance, de conducteurs (**professionnels ou non professionnels**) et de passagers dont la finalité est la réalisation de déplacements.



**Toutefois, sont exclus de ce champ d'application trois catégories de déplacements et trois catégories de professionnels.**

Les trois catégories de déplacements non inclus sont :

– les déplacements effectués au moyen de véhicules non motorisés, ou au moyen de véhicules comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises ;

– les déplacements qui présentent le caractère d'un service public organisé par des autorités organisatrices (l'État, les collectivités territoriales et leurs groupements) ;

– les déplacements réalisés en taxi dans le cadre d'un conventionnement avec un organisme d'assurance maladie (article L. 322-5 du code de la sécurité sociale).

D'autre part, les professionnels qui proposent un service de mise en relation mais qui sont exclus du champ d'application sont :

– les personnes qui exploitent des services de transport pour les déplacements qu'elles exécutent elles-mêmes ;

– les personnes qui sous-traitent cette activité ;

– les personnes (personnes publiques, entreprises et associations) qui organisent des services privés de transport routier de personnes pour les besoins normaux de leur fonctionnement, notamment pour le transport de leur personnel ou de leurs membres (article L. 3131-1 du code des transports).

***b. Les obligations imposées à tous les professionnels concernés***

L'article L. 3141-2 impose aux professionnels inclus dans le champ d'application trois séries d'obligations :

– s'assurer que les conducteurs (et, dans le texte initial, les transporteurs) respectent les règles régissant, le cas échéant, le contrat de transport avec les passagers ; la mention « *le cas échéant* » vise à prendre en compte le cas du covoiturage, inclus dans les déplacements concernés par ces dispositions mais ne donnant pas lieu à la conclusion d'un contrat de transport ;

– s'assurer que les conducteurs (et les transporteurs) respectent les règles d'accès aux professions et aux activités du secteur du transport de personnes ;

– prennent eux-mêmes des mesures afin de prévenir l'exécution de prestations de transport dans des conditions illicites.

L'article L. 3141-2 renvoie à des dispositions réglementaires, qui seront prises après consultation de l'Autorité de la concurrence, la définition des

conditions dans lesquelles les professionnels remplissent ces obligations, et les conditions de vérification de ces obligations. L'article L. 3141-3 prévoit qu'un décret en Conseil d'État viendra préciser les modalités d'application des articles L. 3141-1 et L. 3141-2.

Dans le texte initial de la proposition de loi, les obligations prévues à l'article L. 3141-2 ne sont assorties d'aucune sanction.

## **2. Obligations supplémentaires imposées à certains professionnels : les centrales de réservation**

### *a. Définition des centrales de réservation*

Au sein des professionnels de la mise en relation entre des conducteurs et des passagers visés par les articles L. 3141-1 et L. 3141-2, une catégorie est identifiée et concernée par des obligations supplémentaires : les professionnels qui mettent en relation avec des passagers des conducteurs qui « *assurent le déplacement au titre de leur activité professionnelle* » sont des **centrales de réservation** (article L. 3142-1). Toutes les centrales de réservation doivent se conformer à une triple obligation et à une interdiction, dont les modalités d'application seront définies par décret en Conseil d'État.

### *b. Une procédure de déclaration annuelle (article L. 3142-2)*

La procédure déclarative prévue pour l'ensemble des centrales de réservation est en partie calquée sur la procédure actuellement applicable aux intermédiaires du secteur des VTC (article L. 3122-5) qui sera, en conséquence, supprimée, l'article 8 de la proposition de loi prévoyant son abrogation. La procédure déclarative comporte :

– une première déclaration à l'administration, lorsqu'une centrale fournit pour la première fois des prestations en France ;

– un renouvellement de la déclaration chaque année si la centrale envisage de continuer son activité, et lorsqu'un changement intervient dans les éléments de la déclaration.

**S'agissant des informations que doit contenir la déclaration**, l'article L. 3122-5 ne faisait mention, à titre d'exemple, que des informations relatives à l'assurance de responsabilité civile professionnelle de l'intermédiaire. L'article L. 3142-2 de la proposition de loi renvoie la définition de ce contenu à un acte réglementaire.

Contrairement à l'article L. 3122-5 en vigueur, l'article L. 3142-2 proposé indique explicitement que la déclaration doit être effectuée **par la personne qui assure l'exécution des prestations de mise en relation ou par son représentant légal**, et précise que c'est également cette personne qui est responsable de la mise en œuvre des autres obligations prévues par la proposition de loi.

La proposition de loi assortit la procédure de déclaration, créée par l'article L. 3142-2, d'une **sanction pénale** en cas de non-respect : un an d'emprisonnement et 15 000 euros d'amende (article L. 3143-1). C'est une sanction identique à celle qui accompagne actuellement l'article L. 3122-5 (article L. 3124-7).

*c. Une responsabilité de plein droit à l'égard du client (article L. 3142-3)*

L'article L. 3120-3 du code de transports, créé par la loi du 1<sup>er</sup> octobre 2014 précitée, dispose que toute personne qui se livre ou apporte son concours à l'organisation ou à la vente d'une prestation de transport public particulier de personnes (taxis, VTC et VMDTR) **est responsable de plein droit, à l'égard du client, de la bonne exécution des obligations résultant du contrat**, et ce, que le contrat ait été conclu à distance ou non, et que ces obligations soient à exécuter par la personne elle-même ou par d'autres prestataires de services.

L'article L. 3120-3 assortit toutefois cette responsabilité globale de deux possibilités d'atténuation :

– la personne est responsable même lorsque les obligations concernées pèsent sur d'autres prestataires, mais peut, bien entendu, se retourner ensuite contre ceux-ci (droit de recours) ;

– 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 au client, ou au fait imprévisible et insurmontable d'un tiers étranger à la fourniture de la prestation, ou à un cas de force majeure.

**L'article L. 3142-3, créé par la proposition de loi, reprend exactement les termes de l'article L. 3120-3**, pour les appliquer aux centrales de réservation. En conséquence, l'article 8 de la proposition de loi prévoit l'abrogation de l'article L. 3120-3.

*d. Une couverture obligatoire de la responsabilité civile professionnelle (article L. 3142-4)*

Là encore, la proposition de loi vise à **étendre à l'ensemble des centrales de réservation** (qu'elles interviennent dans les activités des taxis, des VTC ou des « LOTI ») **les dispositions déjà en vigueur pour les seuls intermédiaires « VTC »** : l'article L. 3142-4 proposé, comme l'article L. 3120-4 du code des transports créé par la loi du 1<sup>er</sup> octobre 2014, exige que ces acteurs puissent justifier de l'existence d'un contrat d'assurance couvrant leur responsabilité civile professionnelle.

Il convient de noter que l'actuel article L. 3120-4 impose cette obligation aux intermédiaires de l'activité « VTC » - ce que l'article L. 3142-4 rend inutile – mais aussi de manière plus générale à toutes les personnes qui fournissent des prestations de transport public particulier de personnes. En conséquence,

l'article 8 de la proposition de loi ne propose d'abroger que la disposition de l'article L. 3120-4 relative aux intermédiaires.

Dans sa rédaction initiale, la proposition de loi ne comporte pas de sanction applicable en cas de non-respect de l'article L. 3142-4.

*e. Une interdiction d'interdire, concernant les taxis (article L. 3142-5)*

L'article L. 3142-5 proposé vise à se substituer à l'article L. 3121-11-2 (créé par la loi du 1<sup>er</sup> octobre 2014), qui ne concerne que les intermédiaires proposant à des clients de réserver un taxi.

Cet article L. 3121-11-2 **interdit** à cette catégorie d'intermédiaires **d'interdire** aux exploitants ou aux conducteurs de taxi de prendre en charge un client sur la voie publique : un taxi doit ainsi pouvoir accepter une course pour un client qui n'aurait pas réservé ce taxi grâce à l'intermédiaire. Cette interdiction est d'ordre public, et il est précisé que toute stipulation contractuelle (lorsqu'un contrat lie l'intermédiaire et l'exploitant ou le conducteur de taxi) contraire est réputée non écrite.

L'article L. 3121-11-2 précise que cette interdiction d'interdire s'applique même quand la sollicitation du taxi par le client est intervenue par voie électronique ou par l'intermédiaire d'un tiers.

La formulation de l'article L. 3142-5 proposé par la proposition de loi ne reprend pas les dispositions de l'article L. 3121-11-2 à l'identique. Elle est plus précise puisqu'il est indiqué que c'est **lorsqu'un taxi n'est pas réservé** que l'interdiction d'interdire s'applique. Elle fait également le lien entre le dispositif et l'interdiction, pour les taxis, de se livrer à la maraude en dehors du ressort géographique de leur licence. En revanche, l'hypothèse dans laquelle le client qui sollicite le taxi l'a fait par l'intermédiaire d'un tiers est supprimée : seul est prévu le cas où le client a sollicité le taxi non réservé **directement**.

Par rapport au droit en vigueur, la sanction pour le non-respect de l'interdiction est **considérablement alourdie** : actuellement, le non-respect de l'article L. 3121-11-2 est puni d'une amende de 15 000 euros (article L. 3124-4). La proposition de loi prévoit une peine **d'un an d'emprisonnement et 15 000 euros d'amende (article L. 3143-2)**.

### **3. Un dispositif incomplet de sanctions**

Comme indiqué précédemment, le texte initial de la proposition de loi prévoit des sanctions pénales encourues en cas de non-respect de certaines obligations : la procédure de déclaration (article L. 3142-2) et l'interdiction pour les centrales de réservation d'interdire la maraude aux taxis (article L. 3142-5). Dans les deux cas, la peine encourue est d'un an d'emprisonnement et 15 000 euros d'amende.

D'autre part, un article L. 3143-3 est créé pour se substituer exactement à l'article L. 3124-13 (et que l'article 8 de la proposition de loi, en conséquence, prévoit d'abroger) : encourront deux ans d'emprisonnement et 300 000 euros d'amende les personnes qui organisent un système de mise en relation de clients avec des personnes qui se livrent aux activités de transport occasionnel collectif au sens de la « LOTI » ou de transport public particulier de personnes mais qui ne sont ni des entreprises de transport routier, ni des taxis, ni des VTC, ni des VMDTR.

Comme dans l'article L. 3124-13 en vigueur, il est précisé que les personnes morales coupables de ce délit encourrent une amende cinq fois plus élevée que celle applicable aux personnes physiques, et encourrent également les peines complémentaires prévues aux 2° à 9° de l'article 131-39 du code pénal ; il pourra s'agir, par exemple, de l'interdiction d'exercer une ou plusieurs activités professionnelles, d'une confiscation, d'une fermeture d'établissement...

### III. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission a adopté les vingt-deux amendements présentés par votre rapporteur :

– un amendement de reformulation de l'article L. 3141-2 et supprimant l'article L. 3141-3, pour clarifier les obligations des professionnels de la mise en relation, et pour qu'un seul décret d'application soit prévu au lieu de deux ;

– un amendement complétant l'article L. 3142-2 relatif à la procédure de déclaration des centrales de réservation, afin de préciser les informations qu'il leur sera demandé de fournir dans le cadre de cette procédure ;

– deux amendements complétant le dispositif des sanctions, afin que le fait de contrevenir à l'article L. 3141-2 (**applicable à toutes les plateformes**) soit passible d'une amende de 300 000 euros, et que le fait, pour **les centrales de réservation**, de contrevenir aux obligations de déclaration (article L. 3142-2), de présentation d'un contrat d'assurance (article L. 3142-4) et de surveillance de la bonne exécution des contrats (article L. 3142-3) soit également passible de sanctions, qui seront définies par décret en Conseil d'État (ce seront donc des sanctions contraventionnelles et/ou administratives) ;

– plusieurs amendements rédactionnels ou de précision.

\*

\* \*

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

*Puis elle examine l'amendement CD25 du rapporteur.*

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

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

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

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

*La Commission adopte l'amendement.*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*La Commission rejette l'amendement.*

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

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

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

*La Commission adopte l'amendement.*

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

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

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

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

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

*L'amendement est retiré.*

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

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

*L'amendement CD81 est retiré.*

*La Commission adopte l'amendement CD32.*

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

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

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

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

*La Commission adopte l'amendement.*

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

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

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



*La Commission adopte l'amendement.*

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

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

*La Commission adopte l'amendement.*

*Puis elle adopte l'article 1<sup>er</sup> ainsi modifié.*

### *Article 2*

(articles L. 3120-6 A à L. 3120-7 [nouveaux] du code des transports)

## **Publication des informations relatives à l'économie du secteur du transport public particulier de personnes**

Le présent article vise à créer un nouveau dispositif de transmission d'informations relatives au secteur du transport public particulier de personnes à l'autorité administrative.

Votre rapporteur a constaté l'absence préoccupante de données fiables sur le secteur et il est notamment aujourd'hui impossible de connaître avec précision le nombre d'entreprises, celui des conducteurs ainsi que leur chiffre d'affaires.

Une connaissance plus fine du secteur apparaît indispensable.

## **I. LES DISPOSITIONS DE LA PROPOSITION DE LOI**

La feuille de route de M. Alain Vidalies, secrétaire d'État aux transports, à la mer et à la pêche, pour l'avenir du secteur du transport public particulier de personnes prévoit, conformément aux recommandations du rapport de votre rapporteur, de compléter le code des transports, afin d'améliorer les vérifications effectuées par les plateformes et de préciser la nature des données transmises.

À la fin du mois de janvier 2016, le ministre avait adressé aux plateformes des courriers de mise en demeure, notamment afin de leur demander la transmission de leur bilan annuel des exploitants avec lesquels elles sont liées. Toutefois, à l'heure actuelle, le code des transports, dans ses dispositions relatives à l'obligation de bilan annuel, ne porte que sur les conducteurs de VTC, et ne

permet pas d'obtenir les informations nécessaires sur les exploitants de LOTI avec lesquels les plateformes effectuent des mises en relation <sup>(1)</sup>.

Il apparaît en conséquence, comme l'a souligné le rapport sur l'application de la loi n° 2014-1104 du 1<sup>er</sup> octobre 2014 *relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur* <sup>(2)</sup>, dite « loi Thévenoud », que, si de nombreuses données relatives au secteur sont disponibles, quoique de façon éclatée entre différents acteurs (INSEE, préfetures, ministère de l'intérieur, ministère en charge des transports), la connaissance des déterminants de la demande apparaît trop faible et ce pourrait être une des fonctions d'un observatoire national.

Il n'est pas non plus possible de disposer d'une connaissance agrégée complètement fiable. Les préfetures délivrent les cartes professionnelles aux conducteurs de taxis et VTC ; le ministère de l'écologie tient le registre des exploitants de VTC et est destinataire des déclarations des intermédiaires ; enfin, les communes, EPCI ou préfetures délivrent les autorisations de stationnement aux exploitants de taxis.

La feuille de route précitée prévoit la création de cet observatoire national du transport public particulier de personnes, qui serait conçu comme un centre de documentation économique, et serait chargé de mener des études pour améliorer la connaissance du marché et publier un rapport annuel. L'observatoire recueillerait les données existantes auprès des services de l'État. Sa création par arrêté devrait intervenir très rapidement.

L'article 1<sup>er</sup> de la présente proposition de loi étend, par le nouvel article L. 3141-1, à tous les professionnels effectuant des mises en relation, l'obligation de déclaration annuelle et celle de s'assurer du respect des règles par les conducteurs et transporteurs qu'ils mettent en relation.

Par ailleurs, le présent article habilite l'autorité administrative à se faire communiquer des informations nécessaires à une bonne connaissance du secteur.

La proposition de loi déposée prévoyait, en son article 2, la création de deux nouveaux articles (L. 3120-6 et L. 3120-7) au sein du chapitre préliminaire du titre II du livre premier de la troisième partie du code des transports, relatif aux transports publics particuliers. Les dispositions de cet article devront être précisées.

L'article L. 3120-6 commence par prévoir que « *l'autorité administrative rend publique ou communique aux personnes intéressées, sous réserve des secrets protégés par la loi, toute information utile relative à l'économie du secteur du*

---

(1) Les articles L. 3122-5 et R. 3122-11 du code des transports relatifs à la déclaration annuelle prévoient que l'intermédiaire communique la liste des exploitants de VTC avec lesquels il est en relation.

L'article L. 3122-6 du code des transports dispose en outre que les intermédiaires s'assurent annuellement que les exploitants VTC qu'ils mettent en relation avec des clients disposent des documents nécessaires à l'exercice de la profession.

(2) Rapport publié en novembre 2015.

*transport public particulier de personnes, notamment l'état de l'offre et de la demande et des relations entre les conducteurs, les transporteurs et les intermédiaires ».*

Les objectifs fixés pour la publication ou la transmission aux personnes intéressées seraient au nombre de quatre :

« 1° [...] améliorer la prise en compte de l'offre de transport public particulier de personnes dans l'organisation des transports publics collectifs par les autorités organisatrices de transport, en particulier pour limiter la congestion routière ;

« 2° [...] permettre la régulation du secteur par les autorités compétentes en particulier la fixation du nombre des autorisations de stationnement mentionnées à l'article L. 3121-1 par les autorités compétentes pour les délivrer ;

« 3° [...] améliorer la gestion par les organismes d'assurance maladie de l'offre de transport de malades assis ;

« 4° [...] informer les professionnels de la situation concurrentielle et des conditions de travail dans le secteur. »

Les objectifs 1 et 2 feraient l'objet d'une transmission aux autorités organisatrices de transport. Les données relevant du quatrième objectif feraient l'objet d'une publication, dans le cadre d'une analyse de la situation.

Aucune information relevant d'un secret protégé par la loi (secret des affaires, secret industriel ou commercial, secret médical) ne pourrait être ni publiée, ni transmise.

S'agissant de la gestion par les organismes d'assurance maladie de l'offre de transport de malades assis, il convient de relever que le terme de gestion ne devrait pas recouvrir le contrôle et que les véhicules sanitaires légers (VSL) qui effectuent également le transport de malades assis ne sont pas inclus dans le champ de la mesure.

Les modalités de transmission seraient prévues à l'article L. 3120-7.

Un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de la concurrence, préciserait les conditions dans lesquelles l'administration imposerait une telle transmission.

L'autorité administrative pourrait imposer aux personnes intervenant dans le secteur du transport public particulier, notamment aux centrales de réservation, la transmission de tout document, toute donnée ou toute information utile pour l'application de l'article L. 3120-6.

Elle pourrait également imposer la transmission de tout document, toute donnée ou toute information utile pour l'application du III de l'article L. 420-4 du code de commerce. Ce III de l'article L. 420-4, dans sa rédaction issue de l'article 3 de la présente proposition de loi, fixe les conditions dans lesquelles certains accords ou certaines pratiques (ou catégories d'accords ou pratiques) pourraient ne pas être soumis à l'interdiction des accords ayant pour effet de limiter la liberté des conducteurs de recourir à plusieurs intermédiaires. Ces dispositions sont détaillées dans le commentaire de l'article 3.

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

Il convient de relever qu'il est douteux, compte tenu du champ de l'article L. 3120-6 et de l'articulation qui est proposée entre celui-ci et l'article L. 3120-7, que les données rendues publiques ou transmises aux autorités organisatrices de transport, non couvertes par une disposition relative au secret, puissent permettre à l'autorité administrative de demander des données de ce niveau de détail.

## **II. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION**

Votre commission a adopté, outre des amendements rédactionnels présentés par votre rapporteur, un amendement de votre rapporteur visant à redéfinir le champ d'application de l'article L. 3120-7 (qui deviendra L. 3120-6-A afin d'être placé logiquement avant l'article L. 3120-6).

L'article s'appliquera aux personnes intervenant dans le secteur du transport public particulier de personnes, en particulier aux centrales de réservation. L'amendement adopté par votre commission vise à opérer une distinction entre les données dont l'administration pourrait exiger la transmission et celles qui pourront être rendues publiques ou communiquées aux personnes intéressées.

L'autorité administrative pourra demander la transmission de tout document, toute donnée ou toute information utile pour : permettre le contrôle et la régulation du secteur par les autorités compétentes, pour l'application de l'article L. 3120-6 du code des transports, pour celles de l'article L. 410-2 du code de commerce (article constituant la base légale de la réglementation des tarifs des taxis) et du III de l'article L. 420-4 du code de commerce (article permettant à certaines catégories d'accords ou de pratiques de ne pas être soumises aux règles posées à l'article 3 pour rééquilibrer les relations entre les centrales et les conducteurs).

La mise en place d'un tel dispositif fera nécessairement l'objet d'une concertation préalable avec les acteurs concernés. Les professionnels ne seront tenus de transmettre que les données dont ils disposent.

Seront rendus possibles le transfert et le traitement des données. Les données relatives aux passagers seront anonymisées et les transferts et traitements devront être conformes aux dispositions de la loi dite « informatique et libertés » de 1978. L'avis de la CNIL sera requis pour l'élaboration du décret en Conseil d'État précisant les conditions d'application de l'article (détail des personnes concernées, liste des données à transmettre, modalités des transmissions, telles que la périodicité ou les règles de protection des données) ainsi que l'amende encourue en cas de non-respect de leurs obligations de transmission par les professionnels.

Les données dont l'autorité administrative pourra obtenir la transmission seront suffisamment détaillées pour permettre à la mesure de produire ses effets. Il s'agira :

– des documents, données ou informations relatifs aux déplacements réalisés et aux prestations de mise en relation ;

– des documents, données ou informations nécessaires à la connaissance de l'activité des principaux acteurs du secteur du transport public particulier de personnes, à l'analyse de l'offre, de la demande et des conditions de travail dans ce secteur ainsi que des conditions de recours, par les transporteurs, à des centrales de réservation mentionnées à l'article L. 3142-1 du présent code, à des sous-traitants ou à des fournisseurs.

Dans un second temps, interviendra le dispositif prévu par l'article L. 3120-6. Certaines des données transmises, si elles ne sont protégées par aucun secret en application de la loi, pourront être rendues publiques, en particulier dans le cadre des travaux de l'observatoire national du secteur, ou communiquées aux personnes intéressées (autorités organisatrices de transport et professionnels intéressés).

\*

\* \*

*La Commission étudie l'amendement CD95 rectifié du rapporteur.*

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

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

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

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

*La Commission adopte l'amendement.*

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

*Elle est saisie de l'amendement CD74 du rapporteur.*

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

*La Commission adopte l'amendement.*

*Puis elle adopte l'amendement CD75 du rapporteur.*

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

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

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

*L'amendement est retiré.*

*La Commission adopte l'article 2 ainsi modifié.*

### *Article 3*

(articles L. 420-2-2 [nouveau], L. 420-3, L. 420-4, L. 450-5, L. 462-3, L. 462-5, L. 462-6, L. 464-2 et L. 464-9 du code de commerce)

### **Régulation et mise en concurrence des centrales de réservation**

Le présent article vise à favoriser la mise en concurrence, par les conducteurs, des centrales de réservation de taxis, VTC, LOTI et deux roues.

Votre rapporteur a en effet été alerté au cours de ses travaux sur les atteintes à la libre concurrence, la tendance naturellement oligopolistique des centrales et la fragilisation des conducteurs qui en découle.

## **I. LES DISPOSITIONS DE LA PROPOSITION DE LOI**

Compte tenu des caractéristiques spécifiques du secteur du transport public particulier de personnes, le présent article vise à interdire aux centrales d'imposer des clauses d'exclusivité aux conducteurs. Cette mesure a été annoncée par la feuille de route pour l'avenir du secteur du 4 avril 2016.

L'objectif est de permettre à tout conducteur de choisir librement d'adhérer à plusieurs plateformes simultanément.

Un nouvel article L. 420-2-1 du code de commerce serait créé, au sein des dispositions relatives aux pratiques anticoncurrentielles, selon lequel seraient « *prohibés les accords, les pratiques concertées et les pratiques unilatérales ayant pour objet ou pour effet d'interdire ou de limiter substantiellement la possibilité pour une entreprise admise à exécuter des prestations de transport public particulier de personnes [taxis et VTC], ou des services occasionnels de transport collectif de personnes exécutés avec des véhicules légers [LOTI] :*

« 1° *De recourir simultanément à plusieurs intermédiaires ou autres acteurs de mise en relation avec des clients [...]* ;

« 2° *[...] de commercialiser les services de transport qu'elle exécute ;*

« 3° *De faire la promotion, au moyen de signes extérieurs sur le véhicule, d'une ou plusieurs offres de transport, y compris celles qu'elle commercialise sans intermédiaire. »*

L'interdiction d'empêcher le conducteur de commercialiser les offres de transport qu'il effectue s'entendrait sans préjudice de la disposition prévue à l'article L. 3142-5 du code des transports, selon laquelle les centrales ne peuvent interdire à un conducteur de taxi de prendre en charge un client qui le sollicite alors qu'il n'est pas réservé (disposition prévue par l'article premier de la présente proposition de loi et reprenant les dispositions de l'actuel article L. 3121-11-2 du code des transports).

Les conducteurs pourraient donc recourir à plusieurs intermédiaires ou acteurs de mise en relation et faire la promotion d'autres offres de transport, y compris celles réalisées sans intermédiaire.

Seraient interdits les accords ou pratiques interdisant explicitement le recours aux autres plateformes de réservation mais également les accords ou pratiques ayant cet effet (tels que les quotas de courses à réaliser).

Une telle mesure, dérogatoire du droit communément applicable, devrait permettre de rééquilibrer les relations entre les conducteurs et les centrales de réservation. L'atteinte à la liberté contractuelle et au droit de la propriété intellectuelle trouve sa justification dans la nécessité de réglementer de façon spécifique le transport public particulier de personnes et dans la constatation des insuffisances de la réglementation actuelle relative aux pratiques anticoncurrentielles pour lutter contre la tendance à la concentration de ce marché.

Serait nul tout engagement, convention ou clause contractuelle se rapportant à une pratique prohibée (article L. 420-3 du code de commerce modifié).

Le présent article admettrait toutefois des exceptions. Par une modification du III de l'article L. 420-4, ne seraient pas soumis aux nouvelles règles les accords ou pratiques dont les auteurs peuvent justifier qu'ils sont fondés sur des motifs objectifs tirés de l'efficacité économique et qui réservent aux consommateurs une partie équitable du profit qui en résulte.

Ce type de disposition, fondée sur le droit européen de la concurrence, trouve généralement à s'apprécier dans le cadre contentieux. Pour mémoire, l'article 101 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne interdit les pratiques anticoncurrentielles en son I mais admet que ses dispositions ne soient pas applicables aux accords ou pratiques « *qui contribuent à améliorer la production ou la distribution des produits ou à promouvoir le progrès technique ou économique, tout en réservant aux utilisateurs une partie équitable du profit qui en résulte, et sans :*

*a) imposer aux entreprises intéressées des restrictions qui ne sont pas indispensables pour atteindre ces objectifs,*

*b) donner à des entreprises la possibilité, pour une partie substantielle des produits en cause, d'éliminer la concurrence. »*



Afin de permettre de fluidifier les relations du secteur, il est également proposé que le ministre de l'économie puisse reconnaître *ex-ante*, par arrêté pris après avis conforme de l'Autorité de la concurrence (ce qui constitue une contrainte forte), certains accords ou pratiques ou certaines catégories d'accords ou de pratiques, comme satisfaisant à ces conditions d'efficacité économique et de partage équitable du profit avec le consommateur, « *notamment lorsqu'ils ont pour objet de favoriser l'émergence de nouveaux services* ».

Il est en effet admis que l'émergence de nouveaux services peut impliquer de déroger à la libre concurrence entendue au sens le plus strict. Certaines protections peuvent s'avérer nécessaires à la survie d'une activité mais elles sont strictement encadrées.

Les dispositions de l'article 3 entreraient en vigueur le premier jour du troisième mois suivant la promulgation de la loi. Elles seraient applicables aux contrats conclus avant cette date, ce qui est nécessaire pour donner sa pleine efficacité à la mesure.

Des mesures de coordination sont prévues au 4° du I du présent article afin de prévoir la mention du nouvel article L. 420-2-2 dans les dispositions relatives aux pouvoirs d'enquête, aux attributions et aux décisions de l'Autorité de la concurrence (le rapporteur général doit être averti lorsque le ministre de l'économie déclenche des investigations, l'Autorité peut être consultée par les juridictions, elle peut être saisie par le ministre de l'économie ou les entreprises, elle examine ensuite si les pratiques sont effectivement contraires aux dispositions applicables ou peuvent être justifiées au regard de l'article L. 420-4, elle peut ordonner de mettre fin aux pratiques et le ministre de l'économie peut enjoindre les entreprises de mettre fin aux pratiques affectant un marché de dimension locale lorsque le chiffre d'affaires est inférieur à certaines limites).

## II. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION

Outre des amendements de clarification et des amendements rédactionnels proposés par votre rapporteur, votre commission a adopté un amendement visant à restreindre le champ des accords ou pratiques pouvant être reconnus par arrêté du ministre de l'économie comme satisfaisant aux conditions d'efficacité économique et de partage équitable du profit avec le consommateur. En supprimant le mot « *notamment* », votre rapporteur a souhaité limiter aux seuls accords visant l'apparition d'un nouveau service les possibilités de reconnaissance *ex-ante*.

\*

\* \*

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

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

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

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

*La Commission adopte l'amendement.*

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

*Elle adopte ensuite l'article 3 ainsi modifié.*

#### Article 4

(article L. 3112-1 du code des transports)

### Modification du régime juridique des « capacitaires LOTI »

## I. L'ÉVOLUTION DE L'ARTICLE L. 3112-1 DU CODE DES TRANSPORTS

### A. L'ARTICLE L. 3112-1 AVANT SON ABROGATION EN 2013

L'article 4 de la proposition de loi est le seul article qui vient modifier des dispositions du code des transports placées dans le titre consacré aux transports publics **collectifs**. Ce titre est distinct de celui consacré aux transports publics **particuliers**, qui réunit les dispositions relatives aux taxis, aux VTC, et aux intermédiaires intervenant dans ces deux activités.

Le régime dit « LOTI » – parce qu'issu de la loi d'orientation des transports intérieurs <sup>(1)</sup> (LOTI) de 1982 – remonte à l'article 29 de cette loi, qui était placé dans le Chapitre consacré au transport routier non-urbain de personnes. Comme l'indique le rapport de M. Thomas Thévenoud « Un taxi pour l'avenir, des emplois pour la France » (2014), la LOTI a ainsi « *permis le transport léger de groupe par des véhicules autres que des taxis* » ; un « capacitaire LOTI » peut donc **faire du transport occasionnel collectif de petite dimension, en transportant un groupe jusqu'à huit passagers** (par exemple pour une colonie de vacances, une visite touristique...). Il a été précisé par décret <sup>(2)</sup> qu'un groupe est composé **d'au moins deux personnes**.

---

(1) Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

(2) Décret n° 85-891 du 16 août 1985 relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non-urbains de personnes

L'article 29 de la « LOTI », dans sa rédaction modifiée en 2001 <sup>(1)</sup>, disposait que :

*« Les transports routiers non urbains de personnes comprennent les catégories suivantes :*

*« – services réguliers publics ;*

*« – services à la demande effectués avec des véhicules dont la capacité dépasse une limite fixée par décret ;*

*« – services privés ;*

*« – services occasionnels publics.*

*« (...) Les services occasionnels, sauf lorsqu'ils sont exécutés avec des véhicules de plus de neuf places, conducteur compris, sont soumis à autorisation délivrée par le représentant de l'État dans le département concerné, dans les conditions fixées par décret en Conseil d'État. »*

Le dernier alinéa de cet article 29 a été codifié en 2010 dans le code des transports <sup>(2)</sup>, à l'article L. 3112-1 relatif aux services occasionnels de transport public collectif routier, dans la rédaction suivante :

« Art. L. 3112-1. – Les services occasionnels, lorsqu'ils sont exécutés avec des véhicules automobiles comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum, sont soumis à autorisation délivrée par l'autorité administrative, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État. »

Cette rédaction de l'article L. 3112-1 a été abrogée par la loi n° 2013-619 du 16 juillet 2013 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine du développement durable : comme le régime d'autorisation administrative qu'il instaurait n'était applicable qu'aux entreprises établies en France, il ne s'imposait pas aux entreprises d'autres pays de l'Union européenne, qui pouvaient offrir librement ce type de prestation de service sur le territoire national, sous réserve du respect de la réglementation sociale et technique européenne et du respect des règles nationales de sécurité routière. **L'existence de ce régime d'autorisation introduisait donc une forme de discrimination « à rebours » pour les entreprises établies en France**, ce qui a justifié son abrogation.

---

(1) Loi n° 2001-43 du 16 janvier 2001 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports.

(2) Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports

## **B. L'ARTICLE L. 3112-1 DANS SA RÉDACTION ISSUE DE LA LOI DU 1<sup>ER</sup> OCTOBRE 2014**

La loi précitée du 1<sup>er</sup> octobre 2014 *relative aux taxis et aux véhicules de transport avec chauffeur* a introduit, dans le code des transports, des dispositions **communes à l'ensemble des types de transport routier léger de personnes** : les taxis, les VTC, les véhicules motorisés à deux ou trois roues, et les véhicules de transport léger de groupe au sens de la LOTI.

L'article L. 3120-1, créé par la loi du 1<sup>er</sup> octobre 2014, prévoit l'application de ce nouvel ensemble de dispositions communes à toutes les prestations de transport routier de personnes effectuées à titre onéreux avec des véhicules de moins de dix places (à l'exception des transports publics collectifs et du transport privé routier de personnes). **Et l'article L. 3112-1, rétabli dans une nouvelle rédaction, prévoit que certaines de ces dispositions seront également applicables aux services occasionnels exécutés avec des véhicules de moins de 10 places.**

### **Article L. 3112-1 du code des transports (loi du 1<sup>er</sup> octobre 2014)**

« 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.

Toutefois, le même article L. 3120-3 n'est pas applicable aux services organisés par une autorité organisatrice de transport. »

Ainsi, **les services occasionnels de transport public collectif sont, depuis la loi de 2014, soumis à plusieurs des obligations qui s'imposent au transport public particulier (taxis, VTC) :**

1° les interdictions posées par le II et le III de l'article L. 3120-2, c'est-à-dire :

– l'interdiction de prendre en charge un client sur la voie publique, sauf si le conducteur justifie d'une réservation préalable <sup>(1)</sup> ;

– l'interdiction de stationner ou circuler sur la voie publique en quête de clients ;

– l'interdiction de stationner sur la voie publique à l'abord des gares et des aéroports ou dans l'enceinte de celles-ci plus d'une heure avant la prise en charge d'un client qui a effectué une réservation préalable ;

– l'interdiction d'informer un client, avant que celui-ci ne fasse une réservation, à la fois de la localisation et de la disponibilité d'un véhicule situé sur

---

(1) Le décret n° 85-891 du 16 août 1985 précise que la réservation préalable est prouvée par la présentation d'un billet collectif dont les caractéristiques sont définies par arrêté.

la voie publique sans que son propriétaire ou son exploitant soit titulaire d'une autorisation de stationnement (ADS), c'est-à-dire d'une licence de taxi.

2° la responsabilité de plein droit du prestataire de transport (et, le cas échéant, de l'intermédiaire) à l'égard du client, définie à l'article L. 3120-3, de la bonne exécution du contrat ; toutefois, l'article L. 3120-3 n'est pas applicable aux services occasionnels organisés par une AOT.

**En revanche, contrairement aux taxis et aux VTC, les « LOTI » ne sont pas soumis** à l'interdiction de location à la place (I. de l'article L. 3120-1), ni à l'article L. 3120-4 qui oblige les fournisseurs de prestations de TPPP à pouvoir justifier à tout moment de l'existence d'un contrat d'assurance couvrant leur responsabilité civile professionnelle.

## II. LES DISPOSITIONS DE LA PROPOSITION DE LOI

La présente proposition de loi comporte plusieurs propositions de modification de l'article L. 3112-1 du code des transports : une modification rédactionnelle et une modification de coordination liée à d'autres dispositions de la proposition de loi (article 8), et l'article 4 qui vise à compléter l'article L. 3112-1 par un nouveau paragraphe et qui prévoit les modalités d'entrée en vigueur de celui-ci.

En intégrant l'ensemble de ces modifications, l'article L. 3112-1 disposera que :

a) Les services occasionnels de transport public collectif, lorsqu'ils sont exécutés avec des véhicules « *motorisés comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum* » (donc **au maximum 9 sièges**), sont soumis, comme aujourd'hui, au respect des interdictions fixées par les II et III de l'article L. 3120-2 ;

b) Lorsque leur point de départ et leur point d'arrivée se trouvent **dans le ressort territorial d'une même autorité organisatrice soumise à l'obligation d'établir un plan de déplacements urbains (PDU)**, les services occasionnels de transport public collectif sont exécutés exclusivement avec des véhicules motorisés comportant, outre le siège du conducteur, **plus de huit places** (donc des véhicules comportant **9 sièges ou plus**).

### **Le plan de déplacements urbains**

Le plan de déplacements urbains (PDU), défini par l'article L. 1214-3 du code des transports, est un document de planification qui détermine les principes régissant l'organisation du transport de personnes et de marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de chaque « autorité organisatrice de la mobilité » (AOM). Le PDU a été créé par la LOTI précitée de 1982.

L'article L. 1241-3 rend obligatoire l'établissement d'un PDU dans les ressorts territoriaux des AOM inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants ou recoupant celles-ci. Il y a actuellement 61 agglomérations comptant plus de 100 000 habitants (liste figurant dans un arrêté du 28 juin 2016).

Les AOM ont remplacé, depuis la loi du 27 janvier 2014 *relative à la modernisation de l'action publique territoriale et à l'affirmation des métropoles*, les « autorités organisatrices de transports urbains », avec des compétences élargies, de manière optionnelle, au-delà des transports collectifs (location de vélos, covoiturage, livraison de marchandises en ville...). L'Île-de-France est régie par des dispositions spécifiques, en tant que seule région dotée d'une autorité organisatrice unique dans le domaine des transports, le Syndicat des transports d'Île-de-France, et d'un PDU couvrant l'ensemble de la région (article L. 1214-9 du code des transports).

**Ainsi, il deviendra interdit de proposer des prestations de transport « LOTI » dans des véhicules de moins de 9 sièges pour des trajets entièrement situés dans le périmètre géographique d'un PDU.** L'objectif de cette interdiction est de lutter contre la pratique constatée d'utilisation de véhicules enregistrés comme « LOTI » mais utilisés en réalité pour du transport particulier de personnes, activité qui vient concurrencer de manière déloyale les taxis et les VTC en profitant d'une « faille » dans le droit en vigueur.

En revanche, il restera possible de faire du transport collectif occasionnel avec cette catégorie de véhicules :

- d'une part, dans les périmètres non couverts par un PDU,
- et d'autre part, pour des trajets reliant un point situé dans le périmètre d'un PDU et un point situé en dehors de ce PDU (y compris si ce second point géographique est situé dans le périmètre d'un autre PDU).

**Votre rapporteur indique que son objectif ultime, en réduisant ainsi de manière considérable les activités des « LOTI » et donc, logiquement, leur nombre, est d'inciter efficacement les entreprises et conducteurs concernés à changer de statut juridique, pour entrer dans le cadre, soit du régime applicable aux taxis, soit du régime applicable aux VTC.**

Pour autant, votre rapporteur a pleinement conscience que cette mutation nécessite une phase transitoire. L'article 4 de la proposition de loi assortit donc la nouvelle interdiction **d'un dispositif transitoire**, d'une part, et de la possibilité de mesures dérogeantes, d'autre part :

– **La date d’entrée en vigueur de l’interdiction est fixée au 1<sup>er</sup> juillet 2017 ;**

– Toute entreprise qui, à cette date, exécuterait encore des services occasionnels avec un ou plusieurs véhicules de moins de 9 sièges, **aura jusqu’au 1<sup>er</sup> juillet 2018** pour se conformer aux règles applicables au TPPP, c’est-à-dire aux exploitants de taxis, de VTC ou de VMDTR <sup>(1)</sup> ; elle devra donc, si elle souhaite poursuivre son activité sans changer de véhicule(s), devenir exploitant de taxis ou de VTC ;

– Dans l’intervalle, c’est-à-dire au plus tard jusqu’au 1<sup>er</sup> juillet 2018, ces entreprises continuent d’être régies par les dispositions « LOTI » jusqu’à ce qu’elles aient procédé aux démarches nécessaires pour être inscrites au registre national des VTC ou pour avoir le droit d’exploiter une ADS (licence de taxi) ;

– **Un décret en Conseil d’État** fixera des mesures dérogatoires, toujours dans l’objectif de faciliter la transition du régime « LOTI » vers un autre ; ces mesures dérogatoires seront de deux sortes :

– des dérogations pourront être prévues pour les conducteurs en matière d’accès à la profession de conducteur de taxi et à la profession de conducteur de VTC ;

– des dérogations pourront également être prévues pour le respect des caractéristiques techniques requises pour les véhicules (par exemple la signalétique distinctive prévue pour les VTC par la partie réglementaire du code des transports).

### **III. LES MODIFICATIONS PROPOSÉES PAR VOTRE RAPPORTEUR ET LA POSITION DE LA COMMISSION**

Votre rapporteur souhaite qu’il soit clairement ajouté que ces mesures dérogatoires, qui relèvent du pouvoir réglementaire, seront **temporaires**. Outre un amendement apportant cette précision indispensable, votre rapporteur a présenté plusieurs amendements rédactionnels, un amendement ajoutant une référence aux dispositions du code des transports spécifiques à l’Île-de-France pour que la nouvelle interdiction y soit également applicable, et un amendement visant à rassembler, dans l’article 4, toutes les modifications apportées par la proposition de loi à l’article L. 3112-1 du code des transports (en y incluant les modifications prévues par l’article 8).

Tous ces amendements ont été adoptés par votre commission.

---

(1) VMDTR : véhicules motorisés à deux ou trois roues, régis par les articles L. 3123-1 à L. 3123-3 du Titre consacré au TPPP dans le code des transports.

\*

\* \*

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

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

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

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

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

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

**M. Philippe Duron.** Je souhaite rappeler qu'au début de notre débat, certains de nos collègues ont souhaité la dévolution de la police des transports publics aux autorités organisatrices de transports. Le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) ainsi que les agglomérations dotées de plans de déplacements urbains sont les mieux à même de réguler la circulation, le stationnement, et, demain, le transport public dans les zones urbaines. Elles ont la capacité d'organiser de façon harmonieuse l'offre de transport public de personnes sur



l'aire de ces PDU, ce qui n'est pas toujours le cas. Par ailleurs, comme l'a indiqué le rapporteur, le problème ne se pose pas dans les zones rurales.

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

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

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

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

**M. Christophe Caresche.** Pour le service occasionnel

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*L'amendement est retiré.*

*La Commission examine l'amendement CD42 du rapporteur.*

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

*La Commission adopte l'amendement.*

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

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

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

*La Commission adopte l'amendement.*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*La Commission adopte l’amendement CD46.*

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

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

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

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

*L’amendement est retiré.*

*La Commission est saisie de l’amendement CD47 du rapporteur.*

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

*La Commission adopte l’amendement.*

*Elle adopte ensuite l’amendement CD69 du rapporteur.*

*Puis elle adopte l’article 4 ainsi modifié.*

#### *Article 5*

(articles L. 3120-2-1 et L. 3120-2-2 [nouveaux] ; L. 3121-5, L. 3122-4 ; L. 3121-9, L. 3121-10, L. 3122-7, L. 3122-8, L. 3123-1, L. 3123-2-1, L. 3124-2, L. 3124-6 [supprimés] et L. 3124-11 [rétabli] du code des transports)

#### **Conditions d’accès à la profession de conducteur du secteur du transport public particulier de personnes**

Le présent article réordonne les dispositions relatives aux conditions d’accès à la profession de conducteur de taxis, VTC ou deux ou trois roues. Il

traduit, dans la forme du code des transports, l'objectif d'un tronc commun d'aptitude pour les conducteurs de taxis et VTC.

## **I. LES DISPOSITIONS DE LA PROPOSITION DE LOI**

Le présent article se contente de replacer dans les dispositions générales du titre II du livre I<sup>er</sup> de la troisième partie du code des transports, portant sur les transports publics particuliers de personnes, des dispositions qui étaient auparavant déclinées pour chacune des trois catégories : conducteur de taxis (chapitre I<sup>er</sup>), de VTC (chapitre II) et de deux ou trois roues (chapitre III).

Ainsi, le nouvel article L. 3120-2-1 préciserait que les conducteurs répondent, dans des conditions définies par décret en Conseil d'État, à des conditions d'aptitude et d'honorabilité professionnelles.

Le nouvel article L. 3120-2-2 préciserait que les conducteurs doivent être détenteurs d'une carte professionnelle délivrée par l'autorité administrative.

La condition posée pour l'honorabilité professionnelle était inscrite dans la partie réglementaire du code des transports (article R. 3120-6 renvoyant à l'article R. 3120-8 relatif à la consultation du bulletin n° 2 du casier judiciaire).

La condition posée relative à l'aptitude professionnelle figurait à l'article L. 3122-7 (VTC).

La condition relative à la délivrance de la carte professionnelle figurait aux articles L. 3121-10 (taxis), L. 3122-8 (VTC) et L. 3123-2-1 (deux ou trois roues).

Seuls les titulaires d'un certificat de capacité professionnelle peuvent aujourd'hui exercer la profession de taxis ou de conducteur de deux ou trois roues. Ces dispositions (articles L. 3121-9 et L. 3123-1) seraient supprimées au profit d'une disposition harmonisée applicable à tous les conducteurs relative à l'aptitude professionnelle. Chaque profession conserverait ses spécificités, qui seraient déclinées au niveau réglementaire, s'agissant notamment de l'examen des conducteurs.

Un certain nombre d'articles et de sections devenus redondants seraient supprimés par coordination (3° du présent article) et la rédaction de l'article L. 3124-11 relatif aux sanctions applicables serait modifiée par coordination, sans changement sur le fond (en cas de violation de la réglementation applicable à la profession par le conducteur, l'autorité administrative peut lui donner un avertissement ou procéder au retrait temporaire ou définitif de sa carte professionnelle).

## II. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION

Outre des amendements rédactionnels présentés par votre rapporteur, votre commission a adopté un amendement de votre rapporteur visant à prévoir que l'activité de VTC puisse être effectuée avec des véhicules qui contribuent à la préservation du patrimoine automobile.

Un autre amendement de votre rapporteur a également été adopté afin de reporter au 1<sup>er</sup> janvier 2017 l'entrée en vigueur de l'article 5. En effet, des dispositions seront supprimées dans la partie législative du code, tendant à assurer la reconnaissance de l'aptitude des ressortissants de l'Union européenne ou de l'espace économique européen. Ces dispositions ont vocation à figurer dans la partie réglementaire du code, comme c'est déjà le cas actuellement pour les conducteurs de VTC. Le délai donné avant l'entrée en vigueur du texte vise à permettre au Gouvernement de disposer du temps nécessaire à la rédaction du décret, afin de ne pas se trouver dans la situation dans laquelle aucune disposition, ni législative, ni réglementaire, ne serait applicable.

\*

\* \*

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

*Puis elle examine l'amendement CD89 du rapporteur.*

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

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

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

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

*Elle en vient à l'amendement CD91 du rapporteur.*

**M. le rapporteur.** Cet amendement vise à permettre que soient reprises par voie réglementaire, dans le code des transports, les dispositions législatives relatives à la reconnaissance de l'aptitude des ressortissants d'un État membre de

l'Union européenne ou de l'Espace économique européen, qui sont abrogées par l'article.

*La Commission adopte l'amendement.*

*Puis elle adopte l'article 5 ainsi modifié.*

*Après l'article 5*

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

#### *Article 6*

(article 23 du code de l'artisanat)

### **Organisation des examens taxi et VTC**

*(dispositions déclarées irrecevables au regard de l'article 40 de la Constitution avant l'adoption du texte de la commission)*

## **I. LES DISPOSITIONS DE LA PROPOSITION DE LOI**

Le présent article vise à confier aux chambres des métiers et de l'artisanat (CMA) la mission d'organiser les examens constatant les conditions d'aptitude professionnelle des conducteurs.

L'organisation de l'examen et la délivrance de la carte professionnelle des conducteurs de taxi relève des préfets (article R. 3121-16 et suivants du code des transports). L'article R. 3122-13 et l'arrêté du 2 février 2016 relatif à la formation et à l'examen de conducteur de voiture de transport avec chauffeur précisent que les conditions d'aptitude professionnelle des conducteurs de VTC sont constatées par la réussite à un examen organisé, sous le contrôle du préfet, par des centres de formation agréés.

Pour les conducteurs de taxis, la fréquence des examens est d'au moins un par an (trois examens sont organisés pour les taxis parisiens chaque année), elle est obligatoirement d'un par mois pour les conducteurs de VTC.

Votre rapporteur souligne qu'un tel transfert a déjà été envisagé par le passé. L'article 15 de la loi n° 2015-177 du 16 février 2015 relative à la modernisation et à la simplification du droit et des procédures dans les domaines de la justice et des affaires intérieures prévoyait que le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance les mesures relevant de la loi pour modifier « *le code des transports, afin de modifier l'article L. 3121-9, afin de déterminer le ou les organismes compétents pour délivrer le certificat de capacité professionnelle de conducteur de taxi* ». Le ministère de l'intérieur, alors en charge de cette compétence, avait envisagé de charger les CMA de l'organisation de l'examen de conducteur de taxi ainsi que de la délivrance du certificat de capacité professionnelle. L'ordonnance n'a pas été prise dans le délai prévu par la loi.

Par ailleurs, votre rapporteur souligne toute la légitimité des chambres des métiers et de l'artisanat à prendre en charge cette compétence. Elles disposent d'une expérience reconnue dans l'organisation des examens des apprentis (CAP, Bac pro et BTS, avec, au total, 250 000 apprentis passant des examens chaque année selon les informations transmises à votre rapporteur).

Les artisans taxis sont inscrits aux chambres des métiers ainsi que les autoentrepreneurs conducteurs de VTC. Tous paient des cotisations.

Les CMA disposent du maillage territorial indispensable pour assurer ce type de mission.

Il convient par ailleurs de relever que le Gouvernement a engagé des négociations avec l'ensemble des acteurs, depuis deux ans, pour travailler sur un tronc commun de formation et préparer la nouvelle compétence des CMA. Un protocole d'accord avait été rédigé en début d'année sur le tronc commun de l'examen.

Pendant, cette disposition, qui doit être soutenue, soulève, outre la difficulté mentionnée plus bas relative à sa recevabilité financière, la question de définir plus précisément le champ de cette nouvelle compétence des CMA.

## **II. LES TRAVAUX DE VOTRE COMMISSION**

Au cours de la réunion de votre commission, notre collègue Christophe Caresche a soulevé la question de la recevabilité de cet article 6 au regard de l'article 40 de la Constitution. Ce dernier limite le pouvoir d'initiative parlementaire, dans l'esprit de la V<sup>e</sup> République : il interdit toute création ou aggravation d'une charge publique et n'autorise la diminution d'une ressource publique que si cette diminution est compensée par l'augmentation d'une autre ressource publique.

En application de l'article 89, alinéa 1, du Règlement de l'Assemblée nationale, l'appréciation de la recevabilité des propositions de loi est confiée à une délégation du Bureau de l'Assemblée, qui refuse le dépôt des propositions de loi « *lorsqu'il apparaît que leur adoption aurait les conséquences prévues par l'article 40 de la Constitution* » (soit une diminution des ressources publiques, soit la création ou l'aggravation d'une charge publique). Cependant, toutes les propositions de loi n'ayant pas vocation à être discutées en séance, le Bureau s'efforce de ne pas restreindre excessivement l'initiative parlementaire. Ainsi, il admet qu'une charge puisse être compensée.

Toutefois, dans la suite des travaux parlementaires, les dispositions de l'article 40 peuvent être opposées « à tout moment », par le Gouvernement ou par tout député, aux propositions, y compris celles qui auraient été préalablement déclarées recevables par le Bureau de l'Assemblée.



Le président de la commission des finances se prononce alors sur leur recevabilité. C'est la procédure prévue à l'article 89, alinéa 4, du Règlement de l'Assemblée nationale, qui a été suivie au cours de la réunion de votre commission.

Le Président de la commission des finances, M. Gilles Carrez, a ainsi rappelé que la mission nouvelle créée par l'article 6 transférait une charge aux chambres des métiers qui sont des organismes consulaires entrant dans le champ d'application de l'article 40 et, en conséquence, jugé que l'article 6 n'était pas recevable au regard de l'article 40 de la Constitution.

Cet article est donc supprimé. Il appartiendra au Gouvernement, s'il le souhaite, de le rétablir dans la suite des travaux parlementaires.

\*

\* \*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*L'article 6 est réservé.*

\*

**M. le président Jean-Paul Chanteguet.** Nous en revenons à l'article 6 précédemment réservé. Le président de la commission des finances nous indique que cet article, relatif à l'organisation des examens professionnels des taxis et

VTC, est contraire aux dispositions de l'article 40 de la Constitution, en ce qu'il conduit à transférer une charge aux chambres de métier et d'artisanat.

*En conséquence, l'article 6 est supprimé.*

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

### *Article 7*

(article L. 3121-1-2 du code des transports)

## **Exploitation des autorisations de stationnement**

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

L'exploitation d'un taxi constitue une activité réglementée : le propriétaire ou l'exploitant doit obtenir une autorisation administrative de stationnement sur la voie publique (article L. 3121-1 du code des transports), et les tarifs sont réglementés. La définition juridique du taxi, posée par 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*, codifiée à l'article L. 3121-1 du code des transports, a fait de l'autorisation de stationner le véhicule sur la voie publique en attente de clientèle la caractéristique essentielle de ce mode de transport.

L'autorisation de stationnement (ADS) dont le propriétaire ou l'exploitant est titulaire est communément appelée « licence ». L'ADS est une autorisation administrative nominative et personnelle (droit incorporel délivré *intuitu personae*). Elle n'est pas transférée d'office en cas de cession du véhicule seul.

L'ADS a un champ géographique défini : elle permet au conducteur de taxi d'arrêter son véhicule, de le stationner ou de le faire circuler sur la voie ouverte à la circulation publique en quête de clientèle dans sa commune de rattachement, ou dans une commune faisant partie d'un service commun de taxi comprenant sa commune de rattachement. Elle ne donne le droit de pratiquer la maraude que dans le périmètre géographique de rattachement.

Du fait de l'adoption de la loi n° 2014-1104 du 1<sup>er</sup> octobre 2014, il existe depuis cette date deux régimes juridiques, applicables en fonction de la date de délivrance des ADS ; l'une des principales différences entre ces deux régimes – le premier étant encore en vigueur pour certaines licences – concerne l'exploitation des ADS :

**Avant l'adoption de la loi du 1<sup>er</sup> octobre 2014, la profession de chauffeur de taxi pouvait 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'était ni titulaire d'une licence, ni salarié d'un tel titulaire : il concluait avec le titulaire d'une 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 était 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 de taxi et à la profession d'exploitant de taxi*. Mais en pratique, le statut de locataire était source d'ambiguïtés, d'application variable selon les départements, et plaçait les chauffeurs locataires dans une situation précaire et difficile : ces chauffeurs étaient assimilés pour partie à des salariés (bénéficiant du régime général de sécurité sociale mais pas de l'assurance chômage), et pour partie à des artisans (dans le domaine fiscal).

En conséquence, la loi du 1<sup>er</sup> octobre 2014 a supprimé, **à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017**, la possibilité de recourir à la location au sens du code civil **pour l'exploitation des ADS délivrées antérieurement à sa promulgation** (sauf dans le cadre d'une société coopérative ouvrière de production – SCOP), et a remplacé cette possibilité par le droit de recourir au régime de la location-gérance défini par le code de commerce (articles L. 144-1 à L. 144-13). Ces dispositions ont été codifiées dans le code des transports (**article L. 3121-1-2**). Les chauffeurs locataires passent ainsi, en matière de protection sociale, au régime social des indépendants en tant que commerçants.

L'article L. 3121-1-2, créé par la loi du 1<sup>er</sup> octobre 2014 mais avec une entrée en vigueur différée au 1<sup>er</sup> janvier 2017, dispose que tout titulaire d'une ou de plusieurs ADS doit en assurer l'exploitation de manière effective et continue (le décret de 1995 l'y obligeait déjà), et qu'il peut, s'agissant des ADS délivrées avant le 1<sup>er</sup> octobre 2014, exploiter cette ou ces ADS à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2017 :

- soit lui-même directement,
- soit par des salariés,
- soit par des locataires-gérants,
- soit, **lorsque le titulaire est une SCOP**, par des coopérateurs louant à la SCOP.

En revanche, **les ADS délivrées après sa promulgation ne peuvent pas être exploitées autrement que directement par leur titulaire**. Les licences postérieures à cette date ne peuvent donc être exploitées ni par l'intermédiaire d'un salarié, ni à travers une location, ni à travers une location-gérance.

### **Article L. 3121-1-2 du code des transports**

*(créé par la loi du 1<sup>er</sup> octobre 2014 et applicable à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2017)*

I. – Le titulaire exploite personnellement l'autorisation de stationnement mentionnée à l'article L. 3121-1.

Toutefois, une même personne physique ou morale peut être titulaire de plusieurs autorisations de stationnement délivrées avant la promulgation de la loi n° 2014-1104 du 1<sup>er</sup> octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur. Dans ce cas, l'exploitation peut être assurée par des salariés ou par un locataire-gérant auquel la location de l'autorisation a été concédée dans les conditions prévues aux articles L. 144-1 à L. 144-13 du code de commerce. Elle peut également être assurée par une société coopérative ouvrière de production titulaire des autorisations en consentant la location du taxi aux coopérateurs autorisés à exercer l'activité de conducteur de taxi conformément à l'article L. 3121-9 du présent code.

II. – Le titulaire de l'autorisation de stationnement justifie de son exploitation effective et continue dans des conditions définies par décret.

## **II. LES DISPOSITIONS DE LA PROPOSITION DE LOI**

L'article 7 de la proposition de loi a un double objet :

1° L'article L. 3121-1-2 du code des transports, dans sa rédaction issue de la loi du 1<sup>er</sup> octobre 2014, pose le principe de l'exploitation personnelle des ADS (premier alinéa du I), puis prévoit des dérogations à ce principe dans le second alinéa du I. Toutefois, et compte tenu de l'entrée en vigueur différée de l'article, votre rapporteur a considéré qu'il serait utile :

– de compléter le premier alinéa du I. pour préciser clairement que le nouveau principe d'exploitation exclusivement personnelle n'est pas applicable aux ADS délivrées avant le 1<sup>er</sup> octobre 2014 ; **ceci va permettre de supprimer l'ambiguïté de la loi de 2014, qui risquait d'obliger des titulaires d'ADS à licencier leurs salariés avant le 1<sup>er</sup> janvier 2017 ;**

– et, en conséquence, d'apporter des modifications rédactionnelles au II de l'article L. 3121-1-2.

2° S'agissant de la location-gérance, qui demeure autorisée pour les ADS délivrées avant le 1<sup>er</sup> octobre 2014, il est précisé que l'exploitation de ces ADS peut être assurée « par un locataire-gérant auquel la location de l'autorisation **et du véhicule équipé taxi** ont été concédées [en tant que fonds de commerce] ».

### III. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

À l'initiative de votre rapporteur, la commission a apporté trois modifications à l'article 7 :

– un amendement rédactionnel, nécessaire puisque l'expression « véhicule équipé taxi » n'existe pas juridiquement et doit être remplacée par un renvoi à l'article du code des transports qui définit l'équipement obligatoire des véhicules utilisés comme taxis ;

– la correction d'une référence, pour tenir compte d'une modification apportée dans le code des transports par l'article 5 de la proposition de loi ;

– un amendement plaçant les nouvelles dispositions dans l'article 5 de la loi du 1<sup>er</sup> octobre 2014 et non pas directement dans l'article L. 3121-1-2 du code des transports, puisque celui-ci n'entrera en vigueur qu'au 1<sup>er</sup> janvier prochain.

\*

\* \*

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

*Puis elle **adopte** l'article 7 ainsi **modifié**.*

#### *Article 7 bis*

(article L. 3121-3 du code des transports)

#### **Présentation d'un successeur pour le titulaire d'une autorisation de stationnement en cas d'incapacité définitive**

Le présent article additionnel, adopté par votre commission à l'initiative de votre rapporteur, vise à traiter la situation exceptionnelle du titulaire d'une autorisation de stationnement obtenue gratuitement (avant l'entrée en vigueur de la loi du 1<sup>er</sup> octobre 2014, dite « loi Thévenoud ») et qui se trouverait en situation d'incapacité définitive entraînant l'annulation du permis de conduire.

Un délai de quinze années s'applique avant de pouvoir présenter un successeur, ce qui peut se révéler très problématique dans de telles situations (la mise en location-gérance n'apparaît pas toujours comme une solution satisfaisante).

Il est ainsi proposé de déroger, dans cette seule situation d'incapacité définitive, à la condition d'ancienneté de quinze années applicable à ces ADS obtenues gratuitement mais pouvant être cédées à un successeur.

La référence aux ADS « *acquises à titre onéreux* », pour lesquelles le code des transports prévoit qu'un successeur peut être présenté sans condition de durée d'exploitation en cas d'incapacité définitive, a été supprimée.

\*

\* \*

*La Commission examine l'amendement CD92 du rapporteur.*

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

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

*La Commission adopte l'amendement.*

#### *Article 8*

(articles L. 3112-1, L. 3120-2, L. 3120-3 [abrogé], L. 3120-4, L. 3121-11-1, L. 3121-11-2 [abrogé], L. 3122-1, L. 3122-5 [abrogé], L. 3122-6 [abrogé], L. 3124-4, L. 3124-7, L. 3124-13 [abrogé] et L. 3141-2 du code des transports ; article 16 de la loi n° 2014-1104 du 1<sup>er</sup> octobre 2014)

#### **Coordinations diverses**

L'article 8 de la proposition de loi vise à effectuer plusieurs coordinations liées aux dispositions des autres articles de la proposition de loi.

La création du dispositif relatif aux plateformes de mise en relation par les articles L. 3141-1 à L. 3143-4 du code des transports (article premier de la proposition de loi) amène à :

– abroger l'article L. 3120-3 du code des transports, et à supprimer la référence à cet article qui figure dans l'article L. 3112-1 ;

– retirer la mention relative aux intermédiaires dans l'article L. 3120-4 ;

– abroger l'article L. 3121-11-2, ainsi que la sanction qui correspond à cet article dans l'article L. 3124-4 ;

– abroger la seconde phrase du premier alinéa de l'article L. 3122-1, et l'article L. 3124-13 (et à remplacer, dans l'article 16 de la loi du 1<sup>er</sup> octobre 2014, la référence à cet article abrogé par la référence à l'article L. 3141-3 créé par la proposition de loi) ;

– et abroger les articles L. 3122-5 et L. 3122-6 relatifs aux intermédiaires dans le secteur des VTC.

Toutefois, s'agissant de l'article L. 3122-6 qui concerne les vérifications auxquelles les intermédiaires doivent procéder annuellement auprès des exploitants de VTC, il est précisé que cet article restera en vigueur jusqu'à l'entrée en vigueur de l'article L. 3141-2 créé par l'article premier de la proposition de loi. Cet article L. 3141-2, relatif aux obligations imposées à l'ensemble des plateformes, entrera en vigueur à une date fixée par décret, au plus tard dix-huit mois après la promulgation de la loi.

Le 8° du I de l'article 8 supprime, dans l'article L. 3121-11-1 relatif au « registre de disponibilité des taxis », l'alinéa indiquant que 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.

Le II de l'article 8 vise à habiliter les agents de la DGCCRF (direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes) à rechercher et à constater les infractions ou les manquements à l'interdiction, pour les centrales de réservation, d'interdire aux taxis de prendre en charge un client lorsqu'ils ne sont pas réservés (article L. 3142-5, la référence ayant été corrigée par un amendement du rapporteur).

Les modifications apportées à l'article L. 3112-1 par l'article 8 ont été intégrées par la commission, à l'initiative de votre rapporteur, dans l'article 4 qui porte sur le même article du code des transports.

La commission a également adopté trois amendements rédactionnels, et un amendement de votre rapporteur pour supprimer, par coordination, la mention de l'article L. 3122-5 dans l'article L. 3124-7.

\*

\* \*

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

*Puis elle **adopte** l'article 8 ainsi **modifié**.*

#### *Article 9*

#### **Gage**

Le présent article a pour objet de gager l'augmentation des charges qui résulteraient pour l'État de la présente proposition de loi par la création d'une taxe additionnelle aux droits sur les tabacs mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

Il serait souhaitable qu'un amendement du Gouvernement, visant à supprimer le présent article, permette de lever le gage.



\*

\* \*

*La Commission **adopte** l'article 9 **sans modification**.*

\*

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

\*

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



## TABLEAU COMPARATIF

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
<p><b>Code des transports</b></p> <p>Troisième partie : Transport routier</p> <p>Livre 1<sup>er</sup> : Le transport routier de personnes</p> <p>Titre III : Le transport privé routier de personnes</p>	<p style="text-align: center;"><b>PROPOSITION DE LOI RELATIVE À LA RÉGULATION, À LA RESPONSABILISATION ET À LA SIMPLIFICATION DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES,</b></p> <p style="text-align: center;"><b>TITRE UNIQUE RÉGULER LES CENTRALES DE RÉSERVATION DE VÉHICULES LÉGERS AVEC CONDUCTEURS</b></p> <p style="text-align: center;">Article 1</p> <p>Le livre I<sup>er</sup> de la troisième partie du code des transports est complété par un titre <b>III</b> ainsi rédigé :</p> <p style="text-align: center;"><b>« Titre III</b></p> <p style="text-align: center;"><b>« LES ACTIVITÉS DE MISE EN RELATION</b></p> <p style="text-align: center;"><b>« CHAPITRE I<sup>ER</sup></b></p> <p style="text-align: center;"><b>« Dispositions générales</b></p> <p>« Art. L. 3141-1. – Le présent titre est applicable aux professionnels proposant un service de mise en relation, à distance, <del>entre des</del> conducteurs et <del>des</del> passagers dont la finalité est la réalisation de déplacements répondant aux caractéristiques suivantes :</p>	<p style="text-align: center;"><b>PROPOSITION DE LOI RELATIVE À LA RÉGULATION, À LA RESPONSABILISATION ET À LA SIMPLIFICATION DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES,</b></p> <p style="text-align: center;">Alinéa supprimé</p> <p style="text-align: center;">Alinéa supprimé</p> <p style="text-align: center;">amendement CD60</p> <p style="text-align: center;">Article 1</p> <p>Le livre I<sup>er</sup> de la troisième partie du code des transports est complété par un titre <b>IV</b> ainsi rédigé :</p> <p style="text-align: center;"><b>« Titre IV</b></p> <p style="text-align: center;"><i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p style="text-align: center;"><i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p style="text-align: center;"><i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p>« Art. L. 3141-1. – Le présent titre est applicable aux professionnels proposant un service de mise en relation, à distance, <u>de</u> conducteurs et <u>de</u> passagers dont la finalité est la réalisation de déplacements répondant aux caractéristiques suivantes :</p> <p style="text-align: center;">amendement CD19</p>

Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

Texte adopté par la Commission

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

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

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

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

« 1° Les ~~conditions dans~~ lesquelles les professionnels relevant de l'article L. 3141-1 s'assurent du respect par les conducteurs ~~et les transporteurs~~ qu'ils mettent en relation des règles régissant, le cas échéant, le contrat de transport ~~avec les passagers ainsi que~~ l'accès aux professions et aux activités ~~du secteur du transport de personnes ;~~

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

**amendement CD20**

« 2° Ils ~~ne présentent pas le~~ caractère d'un service public de transport organisé par une collectivité mentionnée à l'article L. 1221-1 ;

« 3° Ils ne sont pas réalisés dans le cadre du conventionnement prévu à l'article L. 322-5 du code de la sécurité sociale.

**amendement CD21**

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

**amendements CD22 et CD23**

« Art. L. 3141-2. – Le professionnel mentionné à l'article L. 3141-1 s'assure du respect, par les conducteurs qu'il met en relation avec des passagers, des règles régissant, le cas échéant, le contrat de transport et des règles d'accès aux professions et aux activités de transport routier de personnes. Ce professionnel prend des mesures afin de prévenir l'exécution de déplacements dans des conditions illicites.

Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

Texte adopté par la Commission

~~« 2° Les mesures qu'ils prennent afin de prévenir l'exécution de prestations de transport dans des conditions illicites ;~~

~~« 3° Les conditions dans lesquelles sont vérifiées les obligations prévues au 1° et au 2°, notamment par des tiers.~~

~~« Art. L. 3141-3. — Les modalités d'application du présent chapitre sont fixées par décret en Conseil d'État.~~

« CHAPITRE II

« **Mise en relation avec des conducteurs professionnels**

« Art. L. 3142-1. — Pour l'application du présent chapitre, une centrale de réservation est un professionnel relevant de l'article L. 3141-1 pour lequel les conducteurs mis en relation assurent le déplacement au titre de leur activité professionnelle.

« Ces centrales ~~comprennent~~ notamment les personnes ~~proposant~~ des services de réservation en vue de la réalisation d'une prestation exécutée dans le cadre des transports publics particuliers de personnes régis par le titre II.

« Art. L. 3142-2. — ~~Lorsqu'une~~ centrale de réservation fournit ~~pour la première fois~~ des prestations de mise en

« Un décret, pris après avis de l'Autorité de la concurrence, détermine les modalités d'application du présent article, en tenant compte des services proposés par le professionnel en complément de son activité de mise en relation, du niveau de contrôle ou d'influence exercé par ce professionnel sur les conducteurs et du caractère professionnel de l'activité de ces derniers. Ce décret détermine également les conditions dans lesquelles est vérifié le respect des obligations prévues au premier alinéa.

**amendement CD25**

*(Alinéa sans modification)*

*(Alinéa sans modification)*

« Art. L. 3142-1. — Pour l'application du présent chapitre, est considéré comme une centrale de réservation tout professionnel relevant de l'article L. 3141-1 dès lors que les conducteurs mentionnés au même article à qui ce professionnel propose un service de mise en relation exercent leur activité à titre professionnel.

**amendement CD27**

« Ces centrales proposent notamment des services de réservation en vue de la réalisation d'une prestation exécutée dans le cadre des transports publics particuliers de personnes régis par le titre II du présent livre.

**amendements CD29 et CD28**

« Art. L. 3142-2. — Toute centrale de réservation, au sens de l'article L. 3142-1, qui fournit des prestations de

Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

Texte adopté par la Commission

relation en France, elle procède à une ~~déclaration~~ après de l'autorité administrative dans des conditions définies par voie réglementaire.

« Cette déclaration est effectuée par la personne assurant l'exécution des prestations de mises en relation ou son représentant légal. Cette personne est responsable de la mise en œuvre des obligations résultant du présent titre et des dispositions prises pour son application.

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

« Art. L. 3142-3. – Les centrales de réservation ~~sont~~ responsables de plein droit, à l'égard du client, de la bonne exécution des obligations résultant du contrat de transport, que ce contrat ait été conclu à distance ou non et que ces obligations soient à exécuter par ~~elles-mêmes~~ ou par d'autres prestataires de services, sans préjudice ~~de son~~ droit de recours contre ceux-ci.

« Toutefois, la centrale peut s'exonérer de tout ou partie de sa responsabilité en apportant la preuve que l'inexécution ou la mauvaise exécution du contrat est imputable soit au client, soit au fait imprévisible et

mise en relation déclare son activité à l'autorité administrative, dans des conditions définies par voie réglementaire.

**amendement CD30 rect.**

*(Alinéa sans modification)*

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

**amendement CD31**

« À partir de son premier renouvellement, la déclaration contient notamment les informations permettant de connaître la part respective de chaque catégorie d'exploitants dans l'activité de mise en relation de la centrale de réservation et le résultat des vérifications effectuées par la centrale pour se conformer à l'article L. 3141-2.

**amendement CD93 rect.**

« Art. L. 3142-3. – La centrale de réservation est responsable de plein droit, à l'égard du client, de la bonne exécution des obligations résultant du contrat de transport, que ce contrat ait été conclu à distance ou non et que ces obligations soient à exécuter par la centrale elle-même ou par d'autres prestataires de services, sans préjudice du droit de recours de la centrale contre ceux-ci.

**amendements CD32 et CD33**

*(Alinéa sans modification)*

Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

Texte adopté par la Commission

insurmontable d'un tiers étranger à la fourniture de la prestation prévue au contrat, soit à un cas de force majeure.

« Art. L. 3142-4. – Les centrales de réservation justifient de l'existence d'un contrat d'assurance couvrant leur responsabilité civile professionnelle.

« Art. L. 3142-5. – Les centrales de réservation ne peuvent interdire à l'exploitant ou au conducteur d'un taxi de prendre en charge un client qui le sollicite directement alors qu'il n'est pas réservé et qu'il est arrêté ou stationné, ou qu'il circule, sur la voie ouverte à la circulation publique dans le ressort de son autorisation de stationnement.

« Toute stipulation contractuelle contraire est réputée non écrite.

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

« Art. L. 3142-6. – Les modalités d'application du présent chapitre sont fixées par décret en Conseil d'État.

« CHAPITRE III  
« Sanctions

« Art. L. 3143-1. – Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende le fait de contrevenir à l'article L. 3142-2.

« Art. L. 3143-2. – Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende le fait de contrevenir à l'article L. 3142-5.

« Art. L. 3143-3. – Est puni de deux ans d'emprisonnement et de

« Art. L. 3142-4. – La centrale de réservation justifie de l'existence d'un contrat d'assurance couvrant sa responsabilité civile professionnelle.

**amendement CD32**

« Art. L. 3142-5. – La centrale de réservation ne peut interdire à l'exploitant ou au conducteur d'un taxi de prendre en charge un client qui le sollicite directement alors que le taxi n'est pas réservé et qu'il est arrêté ou stationné ou qu'il circule sur la voie ouverte à la circulation publique dans le ressort de son autorisation de stationnement.

**amendements CD32 et CD34**

*(Alinéa sans modification)*

*(Alinéa sans modification)*

*(Alinéa sans modification)*

*(Alinéa sans modification)*

*(Alinéa sans modification)*

« Art. L. 3143-1 A (nouveau). – Est puni de 300 000 € d'amende le fait de contrevenir au premier alinéa de l'article L. 3141-2.

**amendement CD35 rect.**

*(Alinéa sans modification)*

*(Alinéa sans modification)*

« Art. L. 3143-3. – Est puni de deux ans d'emprisonnement et de

**Dispositions en vigueur**

**Texte de la proposition de loi**

**Texte adopté par la Commission**

300 000 € d'amende le fait d'organiser ~~un système de~~ mise en relation de clients avec des personnes qui se livrent aux activités mentionnées aux articles L. 3112-1 ou L. 3120-1 qui ne sont ni des entreprises de transport public routier, ni des taxis, ni des voitures de transport avec chauffeur, ni des véhicules motorisés à deux ou trois roues.

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

Article 2

Titre II : Les transports publics particuliers

*Art. L. 3120-5.* – Les prestations de transport mentionnées à l'article L. 3120-1 peuvent être effectuées avec des véhicules électriques ou hybrides, par dérogation aux caractéristiques techniques imposées par voie réglementaire en application du présent titre.

Après l'article L. 3120-5 du code des transports, ~~sont insérés deux articles~~ ainsi rédigés :

300 000 € d'amende le fait d'organiser la mise en relation de passagers avec des personnes se livrant aux activités mentionnées aux articles L. 3112-1 ou L. 3120-1 du présent code qui ne sont ni des entreprises de transport public routier de personnes, ni des taxis, ni des voitures de transport avec chauffeur, ni des véhicules motorisés à deux ou trois roues.

**amendements CD37, CD36, CD38 et CD39**

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

**amendement CD40**

« Art. L. 3143-4 (nouveau). – Le décret en Conseil d'État prévu à l'article L. 3142-6 définit les sanctions encourues par les centrales de réservation qui ne respectent pas les obligations définies aux articles L. 3142-2, L. 3142-3 et L. 3142-4. »

**amendement CD41 rect.**

Article 2

Le chapitre préliminaire du titre II du livre I<sup>er</sup> de la troisième partie du code des transports est complété par des articles L. 3120-6 A à L. 3120-7 ainsi rédigés :

« Art. L. 3120-6 A (nouveau). – I. – L'autorité administrative peut imposer aux personnes intervenant dans le secteur du transport public particulier



Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

Texte adopté par la Commission

de personnes, en particulier aux centrales de réservation mentionnées à l'article L. 3142-1, la transmission de tout document, toute donnée ou toute information utile pour :

« 1° Permettre le contrôle et la régulation du secteur par les autorités compétentes ;

« 2° L'application de l'article L. 3120-6 ;

« 3° L'application de l'article L. 410-2 du code de commerce ou du III de l'article L. 420-4 du code de commerce.

« II. – L'autorité administrative peut imposer la transmission périodique :

« 1° Des documents, données ou informations relatifs aux déplacements réalisés et aux prestations de mise en relation ;

« 2° Des documents, données ou informations nécessaires à la connaissance de l'activité des principaux acteurs du secteur du transport public particulier de personnes, à l'analyse de l'offre, de la demande et des conditions de travail dans ce secteur ainsi que des conditions de recours, par les transporteurs, à des centrales de réservation mentionnées à l'article L. 3142-1 du présent code, à des sous-traitants ou à des fournisseurs.

« Les personnes intervenant dans le secteur du transport public particulier de personnes mentionnées au premier alinéa du I du présent article sont tenues de transmettre tout document, toute donnée ou toute information utile dont elles disposent.

« Les documents, données ou informations relatifs aux passagers sont rendus anonymes.

« L'autorité administrative est autorisée à procéder à la mise en œuvre de traitements automatisés de données à caractère personnel.

Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

Texte adopté par la Commission

« La transmission des données ainsi que les traitements mentionnés au présent article sont soumis à la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

« III. – Un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de la concurrence et de la Commission nationale de l'informatique et des libertés, détermine les conditions d'application du présent article et fixe le montant de l'amende encourue en cas de manquements des personnes mentionnées au premier alinéa du I à leurs obligations définies au présent article.

**amendement CD95 rect.**

« Art. L. 3120-6. – L'autorité administrative rend publique ou communique aux personnes intéressées, sous réserve des secrets protégés par la loi, toute information utile relative à l'économie du secteur du transport public particulier de personnes, notamment l'état de l'offre et de la demande et l'état des relations entre les conducteurs, les transporteurs et les professionnels proposant un service de mise en relation mentionnés à l'article L. 3141-1 afin :

**amendements CD68 et CD70**

« 1° D'améliorer la prise en compte, par les autorités organisatrices de transport, de l'offre de transport public particulier de personnes dans l'organisation des transports publics collectifs, en particulier pour limiter la congestion urbaine ;

**amendements CD71 et CD72**

« 2° De permettre la régulation du secteur par les autorités compétentes, en particulier la fixation du nombre des autorisations de stationnement mentionnées à l'article L. 3121-1 ;

**amendement CD73**

« Art. L. 3120-6. – L'autorité administrative rend publique ou communique aux personnes intéressées, sous réserve des secrets protégés par la loi, toute information utile relative à l'économie du secteur du transport public particulier de personnes, notamment l'état de l'offre et de la demande et des relations entre les conducteurs, les transporteurs et les intermédiaires afin :

« 1° D'améliorer la prise en compte de l'offre de transport public particulier de personnes dans l'organisation des transports publics collectifs par les autorités organisatrices de transport, en particulier pour limiter la congestion routière ;

« 2° De permettre la régulation du secteur par les autorités compétentes en particulier la fixation du nombre des autorisations de stationnement mentionnées à l'article L. 3121-1 par les autorités compétentes pour les délivrer ;

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;"><b>Code de commerce</b></p> <p>Livre IV : De la liberté des prix et de la concurrence</p> <p style="text-align: center;">Titre II : Des pratiques anticoncurrentielles</p> <p><i>Art. L. 420-2-1.</i> – Sont prohibés, dans les collectivités relevant de l'article 73 de la Constitution et dans les collectivités d'outre-mer de Saint-Barthélemy, de Saint-Martin, de</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p><del>« 3° D'améliorer la gestion par les organismes d'assurance maladie de l'offre de transport de malades assis ;</del></p> <p>« 4° D'informer les professionnels de la situation concurrentielle et des conditions de travail dans le secteur.</p> <p><del>« Art. L. 3120-7. Un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de la concurrence, détermine les conditions dans lesquelles l'autorité administration peut imposer la transmission de tout document, donnée ou information utile pour l'application de l'article L. 3120-6, pour la poursuite des objectifs énumérés à cet article lorsqu'ils relèvent de l'État, ou pour l'application du III de l'article L. 420-4 du code de commerce, aux personnes intervenant dans le secteur du transport public particulier, notamment les centrales de réservation au sens de l'article L. 3142-1.</del></p> <p><del>« Les informations recueillies permettent notamment de déterminer les volumes d'activité des principaux acteurs des marchés concernés, leurs parts de marchés, l'état de l'offre, incluant les courses réalisées ainsi que leur typologie, les conditions de travail dans le secteur et les conditions de recours par les transporteurs et les conducteurs à des centrales de réservations, des sous traitants ou des fournisseurs. »</del></p> <p style="text-align: center;">Article 3</p> <p>I. – Le code de commerce est ainsi modifié :</p> <p>1° Après l'article L. 420-2-1, il est inséré un article L. 420-2-2 ainsi rédigé :</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p><b>Alinéa supprimé</b></p> <p style="text-align: center;"><b>amendement CD74</b></p> <p>« 4° D'informer les professionnels <u>concernés</u> de la situation concurrentielle et des conditions de travail dans le secteur.</p> <p style="text-align: center;"><b>amendement CD75</b></p> <p><b>Alinéa supprimé</b></p> <p><b>Alinéa supprimé</b></p> <p style="text-align: center;"><b>amendement CD95 rect.</b></p> <p style="text-align: center;">Article 3</p> <p>I. – Le <u>livre IV du</u> code de commerce est ainsi modifié :</p> <p>1° (<i>Alinéa sans modification</i>)</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
<p>Saint-Pierre-et-Miquelon et de Wallis-et-Futuna, les accords ou pratiques concertées ayant pour objet ou pour effet d'accorder des droits exclusifs d'importation à une entreprise ou à un groupe d'entreprises.</p>	<p>« Art. L. 420-2-2. – Sont prohibés les accords, les pratiques concertées et les pratiques unilatérales ayant pour objet ou pour effet d'interdire ou de limiter substantiellement la possibilité pour une entreprise admise à exécuter des prestations de transport public particulier de personnes, ou des services occasionnels de transport collectif de personnes exécutés avec des véhicules légers :</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>
<p>Art. L. 420-3. – Est nul tout engagement, convention ou clause contractuelle se rapportant à une pratique prohibée par les articles L. 420-1, L. 420-2 et L. 420-2-1.</p>	<p>« 1° De recourir simultanément à plusieurs intermédiaires ou autres acteurs de mise en relation avec des clients pour la mise à disposition du véhicule en vue de la réalisation de ces prestations ;</p>	<p>« 1° De recourir simultanément à plusieurs intermédiaires ou acteurs de mise en relation avec des clients pour la mise à disposition du véhicule en vue de la réalisation de ces prestations ;</p>
<p>Art. L. 420-4. – I. – Ne sont pas soumises aux dispositions des articles L. 420-1 et L. 420-2 les pratiques :</p>	<p>« 2° Sans préjudice de l'article L. 3142-6 du code des transports, de commercialiser les services de transport qu'elle exécute ;</p>	<p><b>amendement CD76</b></p>
<p>1° Qui résultent de l'application d'un texte législatif ou d'un texte réglementaire pris pour son application ;</p>	<p>« 3° De faire la promotion, au moyen de signes extérieurs sur le véhicule, d'une ou plusieurs offres de transport, y compris celles qu'elle commercialise sans intermédiaire. » ;</p>	<p>« 2° Sans préjudice de l'article L. 3142-5 du code des transports, de commercialiser les services de transport qu'elle exécute ;</p>
	<p>2° À l'article L. 420-3, les mots : « L. 420-2 et L. 420-2-1 » sont remplacés par les mots : « L. 420-2, L. 420-2-1 et L. 420-2-2 » ;</p>	<p><b>amendement CD77</b></p>
	<p>3° Le III de l'article L. 420-4 est ainsi modifié :</p>	<p>(Alinéa sans modification)</p>
		<p>2° À la fin de l'article L. 420-3, la référence : « et L. 420-2-1 » est remplacée par les références : « , L. 420-2-1 et L. 420-2-2 » ;</p>
		<p>3° (Alinéa sans modification)</p>

**Dispositions en vigueur**

**Texte de la proposition de loi**

**Texte adopté par la Commission**

2° Dont les auteurs peuvent justifier qu'elles ont pour effet d'assurer un progrès économique, y compris par la création ou le maintien d'emplois, et qu'elles réservent aux utilisateurs une partie équitable du profit qui en résulte, sans donner aux entreprises intéressées la possibilité d'éliminer la concurrence pour une partie substantielle des produits en cause. Ces pratiques qui peuvent consister à organiser, pour les produits agricoles ou d'origine agricole, sous une même marque ou enseigne, les volumes et la qualité de production ainsi que la politique commerciale, y compris en convenant d'un prix de cession commun ne doivent imposer des restrictions à la concurrence, que dans la mesure où elles sont indispensables pour atteindre cet objectif de progrès.

.....

III. – Ne sont pas soumis aux dispositions de l'article L. 420-2-1 les accords ou pratiques concertées dont les auteurs peuvent justifier qu'ils sont fondés sur des motifs objectifs tirés de l'efficacité économique et qui réservent aux consommateurs une partie équitable du profit qui en résulte.

a) ~~Les mots~~ : « de l'article L. 420-2-1 » ~~sont~~ remplacés par les ~~mots~~ : « des articles L. 420-2-1 et L. 420-2-2 » ;

b) Le mot : « concertées » est supprimé ;

c) Il est ~~complété par~~ un alinéa ainsi rédigé : « Certaines catégories d'accords ou de pratiques, ~~notamment~~ lorsqu'ils ont pour objet de favoriser ~~l'émergence de~~ nouveaux services, peuvent être reconnus comme satisfaisant ~~à ces~~ conditions par arrêté du ministre chargé de l'économie, pris après avis conforme de l'Autorité de la concurrence. » ;

a) La référence : « de l'article L. 420-2-1 » est remplacée par les références : « des articles L. 420-2-1 et L. 420-2-2 » ;

b) *(Sans modification)*

c) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Certaines catégories d'accords ou de pratiques, certains accords ou certaines pratiques, lorsqu'ils ont pour objet de favoriser l'apparition d'un nouveau service, peuvent être reconnus comme satisfaisant aux conditions mentionnées au premier alinéa du présent III, par arrêté du ministre chargé de l'économie, pris après avis conforme

**Dispositions en vigueur**

**Texte de la proposition de loi**

**Texte adopté par la Commission**

*Art. L. 450-5.* – Le rapporteur général de l'Autorité de la concurrence est informé avant leur déclenchement des investigations que le ministre chargé de l'économie souhaite voir diligenter sur des faits susceptibles de relever des articles L. 420-1, L. 420-2, L. 420-2-1 et L. 420-5 ou d'être contraires aux mesures prises en application de l'article L. 410-3 et peut, dans un délai fixé par décret, en prendre la direction.

Titre VI : De l'Autorité de la concurrence

Chapitre II : Des attributions

*Art. L. 462-3.* – L'Autorité peut être consultée par les juridictions sur les pratiques anticoncurrentielles définies aux articles L. 420-1, L. 420-2, L. 420-2-1 et L. 420-5 ainsi qu'aux articles 101 et 102 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et relevées dans les affaires dont elles sont saisies. Elle ne peut donner un avis qu'après une procédure contradictoire. Toutefois, si elle dispose d'informations déjà recueillies au cours d'une procédure antérieure, elle peut émettre son avis sans avoir à mettre en œuvre la procédure prévue au présent texte.

.....

*Art. L. 462-5.* – I. – L'Autorité de la concurrence peut être saisie par le ministre chargé de l'économie de toute pratique mentionnée aux articles L. 420-1, L. 420-2, L. 420-2-1 et L. 420-5 ou contraire aux mesures prises en application de l'article L. 410-3, ou de faits susceptibles de constituer une telle pratique, ainsi que des manquements aux engagements pris en application de l'article L. 430-7-1 ou pris en application des décisions de concentration intervenues avant l'entrée

4° À l'article L. 450-5 ~~du même~~ ~~code~~, les ~~mots~~ : « L. 420-2, L. 420-2-1 et ~~L. 420-2-2~~ » sont remplacés par les ~~mots~~ : « à L. 420-2-2 ». ~~Il est procédé à la même substitution~~ à l'article L. 462-3, aux I, II et IV de l'article L. 462-5, à l'article L. 462-6, ~~au~~ I de l'article L. 464-2 et à l'article L. 464-9.

de l'Autorité de la concurrence. » ;

**amendements CD79 rect., CD80 et CD78**

4° Au premier alinéa de l'article L. 450-5, à la première phrase du premier alinéa de l'article L. 462-3, aux I, II et IV de l'article L. 462-5, à la première phrase du premier alinéa de l'article L. 462-6, à la seconde phrase du premier alinéa du I de l'article L. 464-2 et au premier alinéa de l'article L. 464-9, les références : « , L. 420-2, L. 420-2-1 » sont remplacées par la référence : « à L. 420-2-2 ».

**Dispositions en vigueur**

**Texte de la proposition de loi**

**Texte adopté par la Commission**

en vigueur de l'ordonnance n° 2008-1161 du 13 novembre 2008 portant modernisation de la régulation de la concurrence.

II. – Pour toutes les pratiques mentionnées aux articles L. 420-1, L. 420-2, L. 420-2-1 et L. 420-5 ou contraires aux mesures prises en application de l'article L. 410-3, l'Autorité de la concurrence peut être saisie par les entreprises ou, pour toute affaire qui concerne les intérêts dont ils ont la charge, par les organismes mentionnés au deuxième alinéa de l'article L. 462-1.

.....

IV – L'Autorité de la concurrence peut être saisie par les régions d'outre-mer, le Département de Mayotte, les îles Wallis et Futuna, la collectivité de Saint-Barthélemy, la collectivité de Saint-Martin et la collectivité territoriale de Saint-Pierre-et-Miquelon de toute pratique mentionnée aux articles L. 420-1, L. 420-2, L. 420-2-1 et L. 420-5 ou contraire aux mesures prises en application de l'article L. 410-3, ou de faits susceptibles de constituer une telle pratique, concernant leur territoire respectif.

*Art. L. 462-6.* – L'Autorité de la concurrence examine si les pratiques dont elle est saisie entrent dans le champ des articles L. 420-1, L. 420-2, L. 420-2-1 ou L. 420-5, sont contraires aux mesures prises en application de l'article L. 410-3 ou peuvent se trouver justifiées par application de l'article L. 420-4. Elle prononce, le cas échéant, des sanctions et des injonctions.

.....

Chapitre IV : Des décisions et des voies de recours

*Art. L. 464-2.* – I. – L'Autorité de la concurrence peut ordonner aux intéressés de mettre fin aux pratiques anticoncurrentielles dans un délai déterminé ou imposer des conditions particulières. Elle peut aussi accepter

**Dispositions en vigueur**

des engagements proposés par les entreprises ou organismes et de nature à mettre un terme à ses préoccupations de concurrence susceptibles de constituer des pratiques prohibées visées aux articles L. 420-1, L. 420-2, L. 420-2-1 et L. 420-5 ou contraires aux mesures prises en application de l'article L. 410-3.

.....

*Art. L. 464-9.* – Le ministre chargé de l'économie peut enjoindre aux entreprises de mettre un terme aux pratiques visées aux articles L. 420-1, L. 420-2, L. 420-2-1 et L. 420-5 ou contraires aux mesures prises en application de l'article L. 410-3 dont elles sont les auteurs lorsque ces pratiques affectent un marché de dimension locale, ne concernent pas des faits relevant des articles 81 et 82 du traité instituant la Communauté européenne et sous réserve que le chiffre d'affaires que chacune d'entre elles a réalisé en France lors du dernier exercice clos ne dépasse pas 50 millions d'euros et que leurs chiffres d'affaires cumulés ne dépassent pas 200 millions d'euros.

.....

**Code des transports**

Troisième partie : Transport routier

Livre I<sup>er</sup> : Le transport routier de personnes

Titre I<sup>er</sup> : Les transports publics collectifs

Chapitre II : Exécution des services occasionnels

**Texte de la proposition de loi**

.....

II. – ~~Les dispositions du I entrent~~ en vigueur le premier jour du troisième mois suivant la promulgation de la présente loi. ~~Elles sont~~ applicables aux contrats conclus avant cette date.

Article 4

**Texte adopté par la Commission**

.....

II. – Le I entre en vigueur le premier jour du troisième mois suivant la promulgation de la présente loi. Il est applicable aux contrats conclus avant cette date.

Article 4



Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
<p><i>Art. L. 3112-1.</i> – 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>I. – L'article L. 3112-1 du code des transports, est <del>complété par un alinéa</del> ainsi rédigé :</p>	<p>I. – L'article L. 3112-1 du code des transports est ainsi <u>modifié</u> :</p>
<p>Toutefois, le même article L. 3120-3 n'est pas applicable aux services organisés par une autorité organisatrice de transport.</p>		<p><u>1° (nouveau) Au début du premier alinéa, est ajoutée la mention : « I. – » ;</u></p>
		<p><u>2° (nouveau) Au premier alinéa, les mots : « de moins de dix places » sont remplacés par les mots : « motorisés comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum » ;</u></p>
		<p><u>3° (nouveau) À la fin du premier alinéa, la référence : « et à l'article L. 3120-3 » est supprimée ;</u></p>
		<p><u>4° (nouveau) Le second alinéa est supprimé ;</u></p>
		<p><u>5° Il est ajouté un II ainsi rédigé :</u></p>
		<p><b>amendement CD42</b></p>
	<p><del>« II. – Lorsque leur origine et leur destination sont dans le ressort territorial d'une même autorité organisatrice de la mobilité soumise à l'obligation d'établissement d'un plan de déplacement en application de l'article L. 1214-3, les services occasionnels sont exécutés exclusivement avec des véhicules motorisés comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places. ».</del></p>	<p><u>« II. – Lorsque le point de départ et le point d'arrivée d'un transport occasionnel sont dans le ressort territorial d'une même autorité organisatrice soumise à l'obligation d'établissement d'un plan de déplacements urbains en application des articles L. 1214-3 et L. 1214-9, le service occasionnel est exécuté exclusivement avec un véhicule motorisé comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places. »</u></p>
		<p><b>amendements CD44, CD45 rect et CD43</b></p>
		<p><u>II. – Le II de l'article L. 3112-1 du code des transports entre en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2017.</u></p>
	<p>Les entreprises de transport public routier collectif de personnes exécutant, <del>à cette date,</del> dans les périmètres <del>visés</del> au II, des services occasionnels avec des véhicules motorisés comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises</p>	<p>Les entreprises de transport public routier collectif de personnes exécutant, <u>au 1<sup>er</sup> juillet 2017,</u> dans les périmètres <u>mentionnés au même II,</u> des services occasionnels avec des véhicules motorisés comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au</p>

**Dispositions en vigueur**

**Texte de la proposition de loi**

**Texte adopté par la Commission**

maximum, doivent se conformer aux dispositions du titre II du livre I<sup>er</sup> de la troisième partie du code des transports avant le 1<sup>er</sup> juillet 2018. L'activité de ces entreprises reste régie par ~~les dispositions du titre I du même livre jusqu'à, soit l'inscription de l'entreprise au registre mentionné à l'article L. 3122-3, soit la délivrance de l'autorisation de stationnement prévue à l'article L. 3121-1 du même code et au plus tard jusqu'à cette date.~~

~~II. – Le II de l'article L. 3112-1 du code des transports entre en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2017.~~

III. – Un décret en Conseil d'État fixe les mesures dérogatoires mises en place au bénéfice des entreprises visées ~~au deuxième alinéa du II du présent article en matière d'accès à la profession pour les conducteurs et de caractéristiques techniques requises pour les véhicules.~~

Article 5

Le code des transports est ainsi modifié :

1° Après l'article L. 3120-2, sont insérés deux articles L. 3120-2-1 et L. 3120-2-2 ainsi rédigés :

« Art. L. 3120-2-1. – Les conducteurs des véhicules qui exécutent les prestations mentionnées à l'article L. 3120-1 répondent, dans des conditions définies par décret en

maximum, doivent se conformer au titre II du livre I<sup>er</sup> de la troisième partie du code des transports avant le 1<sup>er</sup> juillet 2018. L'activité de ces entreprises reste régie par le titre I<sup>er</sup> du même livre jusqu'à soit l'inscription de ces entreprises au registre mentionné à l'article L. 3122-3 du même code, soit l'acquisition du droit d'exploiter l'autorisation de stationnement prévue à l'article L. 3121-1 dudit code, et au plus tard jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 2018.

**Alinéa supprimé**

**amendement CD46**

III. – Un décret en Conseil d'État fixe les mesures dérogatoires mises en place à titre temporaire au bénéfice des conducteurs dont le permis de conduire est affecté du délai probatoire prévu à l'article L. 223-1 du code de la route, pour leur permettre de se conformer aux dispositions de l'article L. 3120-2-1 du code des transports. Le décret en Conseil d'État fixe également un délai, qui ne peut aller au delà du 1<sup>er</sup> juillet 2017, au bénéfice des entreprises mentionnées au second alinéa du II du présent article pour se conformer aux caractéristiques techniques requises pour les véhicules en application de l'article L. 3122-4 du même code.

**Amendements CD47 et CD69**

Article 5

I. – Le titre II du livre I<sup>er</sup> de la troisième partie du code des transports est ainsi modifié :

**amendement CD91**

1° (Alinéa sans modification)

« Art. L. 3120-2-1. – Les conducteurs des véhicules qui exécutent les prestations mentionnées à l'article L. 3120-1 répondent, dans des conditions définies par décret en

Titre II : Les transports particuliers de personnes

Chapitre préliminaire : Dispositions générales

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
<p>—</p> <p>Chapitre II : Voitures de transport avec chauffeur</p> <p>Section 2 : Dispositions relatives aux exploitants</p> <p><i>Art. L. 3122-4.</i> – Les exploitants disposent d'une ou de 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 conditions prévues à l'article L. 3122-8.</p> <p>Ils justifient de capacités financières définies par le décret en Conseil d'État mentionné à l'article L. 3122-1.</p>	<p>Conseil d'État, à des conditions d'aptitude <del>professionnelle</del> et d'honorabilité.</p> <p>« <i>Art. L. 3120-2-2.</i> – Les conducteurs des véhicules qui exécutent les prestations mentionnées à l'article L. 3120-1 sont <del>détenteurs</del> d'une carte professionnelle délivrée par l'autorité administrative. » ;</p> <p>2° <del>À</del> l'article L. 3122-4, la référence à <del>l'article</del> : « L. 3122-8 » est remplacée par la référence à <del>l'article</del> : « L. 3120-2-2 » ;</p>	<p>Conseil d'État, à des conditions d'aptitude et d'honorabilité <u>professionnelles</u>.</p> <p><b>amendement CD84</b></p> <p>« <i>Art. L. 3120-2-2.</i> – Les conducteurs des véhicules qui exécutent les prestations mentionnées à l'article L. 3120-1 sont <u>titulaires</u> d'une carte professionnelle délivrée par l'autorité administrative. » ;</p> <p><b>amendement CD85</b></p> <p><u>1° bis (nouveau) À la dernière phrase du deuxième alinéa de l'article L. 3121-5, la référence : « L. 3121-10 » est remplacée par la référence : « L. 3120-2-2 » ;</u></p> <p><b>amendement CD86 rect.</b></p> <p>2° <u>Le premier alinéa de l'article L. 3122-4 est ainsi modifié :</u></p> <p><u>a) (nouveau) Après les mots : « de confort », sont insérés les mots : « ou qui contribuent à la préservation du patrimoine automobile » ;</u></p> <p><u>b) La référence : « L. 3122-8 » est remplacée par la référence : « L. 3120-2-2 » ;</u></p> <p><b>amendement CD89</b></p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
Chapitre I <sup>er</sup> : Les taxis	3° Les articles <del>L. 3121-9, L. 3121-10</del> , L. 3122-7, L. 3122-8, le 1 <sup>o</sup> de l'article L. 3123-1, l'article L. 3123-2-1, les articles L. 3124-2, <del>L. 3124-6 et L. 3124-11</del> sont abrogés ;	3° Sont abrogés :
Section 3 : Activité de conducteur de taxi		<u>a) La section 3 du chapitre I<sup>er</sup> :</u>
<i>Art L. 3121-9.</i> – Peuvent seuls exercer l'activité de conducteur de taxi :		b) Les articles L. 3122-7 et L. 3122-8 ;
1° Les titulaires d'un certificat de capacité professionnelle délivré par l'autorité administrative ;		
2° Après stage d'adaptation ou épreuve d'aptitude, les personnes, ressortissant d'un État membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'Espace économique européen, qui sont titulaires d'un certificat de capacité professionnelle délivré par l'autorité compétente d'un de ces États où un tel certificat est exigé ou qui peuvent faire état de l'exercice de la profession, dans un de ces États où un tel certificat n'est pas exigé, pendant une durée minimale variable selon les titres de formation qu'ils détiennent.		
<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.		c) Le 1° de l'article L. 3123-1 ;
Chapitre II : Voitures de transport avec chauffeur		d) L'article L. 3123-2-1 ;
Section 4 : Dispositions relatives au conducteur		e) L'article L. 3124-2 ;
<i>Art. L. 3122-7.</i> – Peuvent seules exercer l'activité de conducteur de voiture de transport avec chauffeur les personnes qui justifient de conditions d'aptitude professionnelle définies par décret.		
<i>Art. L. 3122-8.</i> – 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.		<u>f) La sous-section 1 de la section 2 du chapitre IV ;</u>

**Dispositions en vigueur**

Chapitre III : Les véhicules motorisés à deux ou trois roues

*Art. L. 3123-1.* – Les entreprises qui mettent à la disposition de leur clientèle, pour assurer leur transport ainsi que celui de leurs bagages, des motocyclettes ou des tricycles à moteur conduits par le propriétaire ou son préposé, suivant des conditions fixées à l'avance entre les parties, doivent disposer, dans des conditions fixées par voie réglementaire :

1° De chauffeurs titulaires d'un certificat de capacité professionnelle ou, après stage d'adaptation ou épreuve d'aptitude, de chauffeurs, ressortissants d'un État membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen qui sont titulaires d'un certificat de capacité professionnelle délivré par l'autorité compétente d'un de ces États où un tel certificat est exigé ou qui peuvent faire état de l'exercice de la profession dans un de ces États où un tel certificat n'est pas exigé pendant une durée minimale variable selon les titres de formation qu'ils détiennent ;

.....

*Art. L. 3123-2-1.* – L'exercice de l'activité de conducteur de véhicule motorisé à deux ou trois roues pour le transport de personnes à titre onéreux est subordonné à la délivrance d'une carte professionnelle par l'autorité administrative.

*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.

**Texte de la proposition de loi**

**Texte adopté par la Commission**

g) La section 3 du chapitre IV :

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
Chapitre IV : Sanctions administratives et sanctions pénales		
Section 2 : Dispositions relatives aux voitures de transport avec chauffeur		
Sous-section 1 : Sanctions administratives		
<i>Art. L. 3124-6.</i> – En cas de violation, par un conducteur de voitures 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.		
Section 3 : Dispositions relatives aux véhicules motorisés à deux ou trois roues		
<i>Art. L. 3124-11.</i> – 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.		
Section 4 : Dispositions communes	4° Au début de la section 4 du chapitre IV <del>du titre II du livre I de la troisième partie</del> , il est <del>inséré un nouvel</del> article L. 3124-11 ainsi rédigé :	3° <i>bis (nouveau)</i> <u>La division et l'intitulé de la sous-section 2 de la section 2 du chapitre IV sont supprimés :</u>
	« <i>Art. L. 3124-11.</i> – En cas de violation par le conducteur d'un véhicule de transport public particulier de personnes <del>de la réglementation applicable à la profession</del> , l'autorité administrative peut lui donner un avertissement ou procéder au retrait temporaire ou définitif de sa carte professionnelle. ».	<b>amendement CD88</b>
		4° Au début de la section 4 du chapitre IV, il est <u>ajouté</u> un article L. 3124-11 ainsi <u>rétabli</u> :
		« <i>Art. L. 3124-11.</i> – En cas de violation <u>de la réglementation applicable à la profession</u> par le conducteur d'un véhicule de transport public particulier de personnes, l'autorité administrative peut lui donner un avertissement ou procéder au retrait temporaire ou définitif de sa carte professionnelle. »
		<b>amendement CD90</b>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
<p style="text-align: center;"><b>Code de l'artisanat</b></p> <p>Titre II : Des chambres de métiers et de l'artisanat de région</p> <p>Chapitre III : Attributions</p> <p><i>Art. 23. – I. –</i> Les chambres de métiers et de l'artisanat de région ont pour attributions :</p> <p>1° De tenir le répertoire des métiers ;</p> <p>2° D'attribuer les titres de maître artisan dans les conditions prévues au premier alinéa de l'article 3 et au second alinéa de l'article 3 bis du décret n° 98-247 du 2 avril 1998 relatif à la qualification artisanale et au répertoire des métiers ;</p> <p>3° D'organiser l'apprentissage dans le secteur des métiers ;</p> <p>4° De favoriser la promotion professionnelle des chefs d'entreprise et des salariés de ce secteur ;</p>	<p style="text-align: center;">Article 6</p> <p style="text-align: center;"><del>Après le 4° du I de l'article 23 du code de l'artisanat, il est inséré un alinéa 4° bis ainsi rédigé :</del></p> <p style="text-align: center;"><del>« 4° bis D'organiser les examens visant à constater les conditions d'aptitude professionnelle prévues à l'article L. 3120-2-1 du code des transports pour les conducteurs des véhicules qui exécutent les prestations mentionnées à l'article L. 3120-1 du même code. »</del></p>	<p style="text-align: center;"><u>II (nouveau). – Le I du présent article entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2017.</u></p> <p style="text-align: center;"><b>amendement CD91</b></p> <p style="text-align: center;">Article 6</p> <p style="text-align: center;"><b>(Dispositions déclarées irrecevables au regard de l'article 40 de la Constitution avant l'adoption du texte de la commission)</b></p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
<p>Code des transports</p>	<p>Article 7</p>	<p>Article 7</p>
<p>Troisième partie : Transports routiers</p>	<p>Le I de l'article L. 3121-1-2 du code des transports est ainsi modifié :</p>	<p>Le I de l'article 5 de la loi n° 2014-1104 du 1<sup>er</sup> octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur est ainsi modifié :</p>
<p>Livre I<sup>er</sup> : Le transport routier de personnes</p>	<p>1° <del>À la fin du premier alinéa, il est ajoutée la phrase</del> : « Cette disposition n'est pas applicable aux autorisations de stationnement délivrées avant le 1<sup>er</sup> octobre 2014. ».</p>	<p>1° <u>Le deuxième alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée</u></p>
<p>Titre II : Les transports publics particuliers</p>	<p>2° Le <del>second</del> alinéa est ainsi rédigé : « Lorsqu'une même personne physique ou morale est titulaire d'une ou plusieurs autorisations de stationnement délivrées avant le 1<sup>er</sup> octobre 2014, l'exploitation peut en être assurée par des salariés ou par un locataire-gérant auquel la location de l'autorisation et du véhicule <del>équipé taxi ont été concédés</del> dans les conditions prévues aux articles L. 144-1 à L. 144-13 du code de commerce. Elle peut également être assurée par une société coopérative ouvrière de production titulaire des autorisations en consentant la location du taxi aux coopérateurs autorisés à exercer l'activité de conducteur de taxi conformément à l'article <del>L. 3121-9</del> du présent code. »</p>	<p>« Cette disposition n'est pas applicable aux autorisations de stationnement délivrées avant le 1<sup>er</sup> octobre 2014. » ;</p>
<p>Chapitre I<sup>er</sup> : Les taxis</p>		<p>2° Le <u>troisième</u> alinéa est ainsi rédigé :</p>
<p>Art. L. 3121-1-2. – I. – Le titulaire exploite personnellement l'autorisation de stationnement mentionnée à l'article L. 3121-1.</p>		<p><b>amendement CD48</b></p>
<p>Toutefois, une même personne physique ou morale peut être titulaire de plusieurs autorisations de stationnement délivrées avant la promulgation de la loi n° 2014-1104 du 1<sup>er</sup> octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur. Dans ce cas, l'exploitation peut être assurée par des salariés ou par un locataire-gérant auquel la location de l'autorisation a été concédée dans les conditions prévues aux articles L. 144-1 à L. 144-13 du code de commerce. Elle peut également être assurée par une société coopérative ouvrière de production titulaire des autorisations en consentant la location du taxi aux coopérateurs autorisés à exercer l'activité de conducteur de taxi conformément à l'article L. 3121-9 du présent code.</p>		<p>« Lorsqu'une même personne physique ou morale est titulaire d'une ou plusieurs autorisations de stationnement délivrées avant le 1<sup>er</sup> octobre 2014, l'exploitation peut en être assurée par des salariés ou par un locataire-gérant auquel la location de l'autorisation et du véhicule <u>mentionné</u> à l'article L. 3121-1 du présent code a été <u>concédée</u> dans les conditions prévues aux articles L. 144-1 à L. 144-13 du code de commerce. Elle peut également être assurée par une société coopérative ouvrière de production titulaire des autorisations en consentant la location du taxi aux coopérateurs autorisés à exercer l'activité de conducteur de taxi conformément à l'article <u>L. 3120-2-2</u> du présent code. »</p>
		<p><b>amendements CD49 et CD50</b></p>



Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
.....		
Titre I <sup>er</sup> : Les transports publics collectifs	Article 8 I. – Le même code est ainsi modifié :	Article 7 bis (nouveau)  Au troisième alinéa de l'article L. 3121-3 du code des transports, dans sa rédaction antérieure à la loi n° 2014-1104 du 1 <sup>er</sup> octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur, les mots : « à titre onéreux » sont supprimés.  <b>amendement CD92</b>
Chapitre II : Exécution des services occasionnels	1 <sup>o</sup> L'article L. 3112-1 est ainsi modifié :	I. – (Alinéa sans modification)
<i>Art. L 3112-1.</i> – 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.	<i>a)</i> À la fin du premier alinéa, les mots : « et à l'article L. 3120-3 » sont supprimés ;	<b>1<sup>o</sup> Supprimé</b>  <b>amendement CD52</b>
Toutefois, le même article L. 3120-3 n'est pas applicable aux services organisés par une autorité organisatrice de transport.	<i>b)</i> Le second alinéa est supprimé ;	
Titre II : Les transports publics particuliers		
Chapitre préliminaire : Dispositions générales		
<i>Art. L. 3120-2.</i> – I. – .....		
III.- Sont interdits aux personnes réalisant des prestations mentionnées à l'article L. 3120-1 et aux intermédiaires auxquels elles ont recours :	2 <sup>o</sup> Au III de l'article L. 3120-2, après le mot : « recours » sont insérés les mots : « notamment les centrales de réservation au sens de l'article L. 3142-1 » ;	2 <sup>o</sup> Le premier alinéa du III de l'article L. 3120-2 est complété par les mots : « , notamment les centrales de réservation au sens de l'article L. 3142-1 » ;

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
<p>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 exécuter par elle-même ou par d'autres prestataires de services, sans préjudice de son droit de recours contre ceux-ci.</p>	<p>3° L'article L. 3120-3 est abrogé ;</p>	<p>3° (Sans modification)</p>
<p>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.</p>	<p>4° À l'article L. 3120-4, les mots : « et celles qui les mettent en relation avec des clients, directement ou indirectement, doivent pouvoir » sont remplacés par les mots : « sont <del>dans la</del> mesure de » ;</p>	<p>4° À l'article L. 3120-4, les mots : « et celles qui les mettent en relation avec des clients, directement ou indirectement, doivent pouvoir » sont remplacés par les mots : « sont <u>en</u> mesure de » ;</p>
<p>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.</p>	<p><b>amendement CD53</b></p>	
<p>Chapitre I<sup>er</sup> : Les taxis</p>		
<p>Section 4 : Exécution du service</p>		
<p>Art. L. 3121-11-1. – Il est institué un registre national recensant les informations relatives à l'identification, à la disponibilité et à 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.</p>	<p>5° Le deuxième alinéa de l'article L. 3121-11-1 est supprimé ;</p>	<p>5° (Sans modification)</p>
<p>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</p>		

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
leur réutilisation.		
<p>.....</p> <p><i>Art. L. 3121-11-2.</i> – 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.</p>	6° L'article L. 3121-11-2 est abrogé ;	6° ( <i>Sans modification</i> )
Toute stipulation contractuelle contraire est réputée non écrite.		
Les dispositions du présent article sont d'ordre public.		
Chapitre II : Voitures de transport avec chauffeur		
<p><i>Art. L. 3122-1.</i> – 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.</p>	7° La <del>deuxième</del> phrase de l'article L. 3122-1 est supprimée ;	7° La <u>seconde</u> phrase du premier alinéa de l'article L. 3122-1 est supprimée ;
Section 1 : Dispositions communes aux exploitants et aux intermédiaires	8° Les sections 1 et 3 du chapitre II du titre II <del>du livre I<sup>er</sup> de la troisième partie</del> sont abrogées. Les sections 2 et 4 du même chapitre deviennent respectivement les sections 1 et 2 ;	8° Les sections 1 et 3 du chapitre II du titre II sont abrogées <u>et</u> les sections 2 et 4 du même chapitre <u>II</u> deviennent, respectivement, les sections 1 et 2 ;
Section 3 : Dispositions relatives aux intermédiaires		
<p><i>Art. L. 3122-5.</i> – Lorsqu'un intermédiaire mentionné à l'article L. 3122-1 fournit pour la première fois des prestations en France, il en informe préalablement le gestionnaire du registre mentionné à l'article L. 3122-3 par une déclaration écrite, comprenant</p>		

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
<p>notamment les informations relatives à son assurance de responsabilité civile professionnelle.</p>		
<p>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.</p>		
<p><i>Art. L. 3122-6.</i> – Les intermédiaires mentionnés à l'article L. 3122-1 s'assurent annuellement que les exploitants qu'ils mettent en relation avec des clients disposent des documents suivants, en cours de validité :</p>		
<p>1° Le certificat d'inscription sur le registre mentionné à l'article L. 3122-3 ;</p>		
<p>2° Les cartes professionnelles du ou des conducteurs ;</p>		
<p>3° Un justificatif de l'assurance de responsabilité civile professionnelle de l'exploitant.</p>		
<p>Section 2 : Dispositions relatives aux exploitants</p>		
<p>Section 4 : Disposition relative au conducteur</p>		
<p>Chapitre IV : Sanctions administratives et sanctions pénales</p>		
<p>Section 1 : Dispositions relatives aux taxis</p>		
<p>Sous-section 2 : Sanctions pénales</p>		
<p><i>Art. L. 3124-4.</i> – I. - .....</p>		
<p>III.- Est puni de 15 000 € d'amende le fait de contrevenir au premier alinéa de l'article L. 3121-11-2.</p>	<p>9° Le III de l'article L. 3124-4 est abrogé ;</p>	<p>9° (<i>Sans modification</i>)</p>
		<p><u>9° bis (nouveau) À la fin du I de l'article L. 3124-7, les références : « aux articles L. 3122-3 et L. 3122-5 » sont remplacées par la référence : « à l'article</u></p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
<p>Section 4 : Dispositions communes</p> <p><i>Art. L. 3124-13.</i> – 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 L. 3120-1 sans être ni des entreprises de transport routier pouvant effectuer les services occasionnels mentionnés au chapitre II du titre Ier du présent livre, ni des taxis, des véhicules motorisés à deux ou trois roues ou des voitures de transport avec chauffeur au sens du présent titre.</p> <p>Les personnes morales déclarées responsables pénalement du délit prévu au présent article encourent, outre l'amende suivant les modalités prévues à l'article 131-38 du code pénal, les peines prévues aux 2° à 9° de l'article 131-39 du même code. L'interdiction mentionnée au 2° du même article 131-39 porte sur l'activité dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise. Les peines prévues aux 2° à 7° dudit article ne peuvent être prononcées que pour une durée maximale de cinq ans.</p>	<p>10° L'article L. 3124-13 est abrogé.</p>	<p><u>L. 3122-3</u> » ;</p> <p><b>amendement CD54</b></p> <p>10° (<i>Sans modification</i>)</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
<b>Code de la consommation</b>		
Livres V : Pouvoirs d'enquête et suites données aux contrôles		
Titre I <sup>er</sup> : Recherche et constatation		
Chapitre I <sup>er</sup> : Habilitation		
Section 1 : Agents de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes		
Sous-section 2 : Informations précontractuelles, pratiques commerciales, contrats et crédit		
<i>Art. L. 511-7.</i> – Les agents sont habilités à rechercher et à constater les infractions ou les manquements aux dispositions : .....	II. – Le 14 <sup>o</sup> du premier alinéa de l'article L. 511-7 du code de la consommation <del> dans sa rédaction résultant de l'ordonnance n<sup>o</sup> 2016-301 du 14 mars 2016</del> est ainsi rédigé :	II. – Le 14 <sup>o</sup> de l'article L. 511-7 du code de la consommation est ainsi rédigé :
14 <sup>o</sup> Des articles L. 3121-11-2 et L. 3122-2 du code des transports ;	« 14 <sup>o</sup> De l'article <del>L. 3142-6</del> du code des transports ; ».	« 14 <sup>o</sup> De l'article <u>L. 3142-5</u> du code des transports ; ».
		<b>amendement CD55</b>
<b>Code des transports</b>		
Troisième partie : transport routier		
Livres 1 <sup>er</sup> : le transport routier de personnes		
Titre III : Les activités de mise en relation		
Chapitre I <sup>er</sup> : Dispositions générales		
<i>« Art. L. 3141-2.</i> – Sont déterminées par voie réglementaire, après avis de l'Autorité de la concurrence, en tenant compte des éventuels services proposés par le professionnel relevant de l'article L. 3141-1 en complément de leur activité de mise en relation, du niveau de contrôle ou d'influence exercé par le professionnel de mise en relation sur les	III. – L'article L. 3141-2 du code des transports, dans sa rédaction résultant de l'article 1, <del>entre en vigueur à une date fixée par décret</del> , au plus tard dix-huit mois après la promulgation de la présente loi. L'article L. 3122-6 du même code, dans sa rédaction antérieure à <del>celle résultant du 9<sup>o</sup></del> , reste applicable jusqu'à cette date.	III. – L'article L. 3141-2 du code des transports, dans sa rédaction résultant de l'article <u>1<sup>er</sup> de la présente loi</u> , entre en vigueur à une date fixée par <u>décret, et</u> au plus tard dix-huit mois après la promulgation de la présente loi.
		<b>amendement CD56</b>

**Dispositions en vigueur**

conducteurs et du caractère professionnel de l'activité de ces derniers :

« 1° Les conditions dans lesquelles les professionnels relevant de l'article L. 3141-1 s'assurent du respect par les conducteurs et les transporteurs qu'ils mettent en relation des règles régissant, le cas échéant, le contrat de transport avec les passagers ainsi que l'accès aux professions et aux activités du secteur du transport de personnes ;

« 2° Les mesures qu'ils prennent afin de prévenir l'exécution de prestations de transport dans des conditions illicites ;

« 3° Les conditions dans lesquelles sont vérifiées les obligations prévues au 1° et au 2°, notamment par des tiers.

Troisième partie : Transports routiers

Livre I<sup>er</sup> : Le transport routier de personnes

Titre II : Les transports publics particuliers

Chapitre II : Voitures de transport avec chauffeur

Section 3 : Dispositions relatives aux intermédiaires

*Art. L. 3122-6.* – Les intermédiaires mentionnés à l'article L. 3122-1 s'assurent annuellement que les exploitants qu'ils mettent en relation avec des clients disposent des documents suivants, en cours de validité :

1° Le certificat d'inscription sur le registre mentionné à l'article L. 3122-3 ;

2° Les cartes professionnelles du ou des conducteurs ;

3° Un justificatif de l'assurance de responsabilité civile professionnelle

**Texte de la proposition de loi**

**Texte adopté par la Commission**

L'article L. 3122-6 du même code, dans sa rédaction antérieure à la présente loi, reste applicable jusqu'à cette date.

**amendement CD57**

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par la Commission
de l'exploitant.		
<b>Loi n° 2014-1104 du 1<sup>er</sup> octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur</b>		
Art. 16. – I. ....		
VII. – L'article L. 3124-13 du code des transports n'est pas applicable aux personnes qui organisent un système de mise en relation des clients avec des exploitants de voitures de petite remise, disposant d'une autorisation, régulièrement exploitées à la date de publication de la présente loi. .....	IV. – Au VII de l'article 16 de la loi n° 2014-1104 du 1 <sup>er</sup> octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur, la référence : « L. 3124-13 » est remplacée par la référence : « L. 3143-3 ».	IV. – <i>(Sans modification)</i>
<b>Code des transports</b>		
Troisième partie : Transports routiers		
Livre I <sup>er</sup> : Le transport routier de personnes		
Titre I <sup>er</sup> : Les transports publics collectifs		
Chapitre II : Exécution des services occasionnels		
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.	<del>V. – Au premier alinéa de l'article L. 3112-1 du code des transports, les mots : « de moins de dix places » sont remplacés par les mots : « motorisés comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises maximum ».</del>	<b>V. – Supprimé</b> <b>amendement CD58</b>
	Article 9	Article 9
	La charge pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.	<i>(Sans modification)</i>



## **LISTE DES PERSONNES ENTENDUES PAR LE RAPPORTEUR**

### **Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV) \***

Mme Maryline Jouaillec, secrétaire générale adjointe

Mme Sophie Labrune, responsable des affaires juridiques

### **Fédération française des exploitants de VTC (FFEVTC)**

M. Cédric Savary, co-président

M. Adel Saïdi, p-dg de la société Ross & Will

### **Alternative Mobilité Transport (AMT)**

M. Joseph Francois, président

M. Fred Gnaore, secrétaire

Mme Emilie Jayat

### **Société du Taxi Electrique Parisien (STEP)**

M. Mathieu Gardies, président

### **Syndicat FO des employés de transports publics de personnes – FO LOTI**

Mme Hakima Guechi, secrétaire générale

M. Jean-Marc Bouaziz

### **UNSA Transport – UNSA SCP VTC**

M. Franck Bonot, secrétaire général de la Fédération UNSA Transport

M. Sayah Baaroun, secrétaire général de l'UNSA SCP VTC

### **CGT Taxis**

M. Karim Asnoun, secrétaire général

M. Bachir Beloucif, secrétaire

### **Blablacar**

Mme Fabienne Weibel, directrice des affaires publiques

M. Lionel Benatia, responsable des affaires publiques

M. Alban de Louvencourt, cabinet Lysios Public Affairs \*

### **Union nationale des industries du taxi (UNIT)**

M. Yann Brillat-Savarin, délégué général

M. Serge Metz, président du syndicat professionnel des centraux radios de taxi

**Fédération française des taxis de province (FFTP)**

M. Tony Bordenave, président

**FO Taxis**

M. Nordine Dahmane, secrétaire général

M. Rabah Toursef

**CFDT Taxis**

M. Abdelkader Remana, secrétaire général

M. Achir Oussama

**Chambre syndicale des sociétés coopératives de taxis de la région parisienne (GESCOF)**

M. Christophe Chavinier

M. Lionel Besnier

**Fédération nationale des artisans du taxi (FNAT)**

M. Michel Gougeon, président

M. Jean-Michel Rebours

M. David Cousseau

**Union nationale des taxis (UNT)**

M. Alain Griset, président

Mme Séverine Bourlier, secrétaire générale

**Chambre syndicale nationale des entreprises de remise et de tourisme (CSNERT)**

M. Camille Rechard, président

M. Paul Risbourg, secrétaire général

**M. Jean-Charles SIMON**, auteur de l'étude « *Taxis et VTC dans les grandes métropoles – Le cas parisien* » (Facta Media)

**Organisation des transporteurs routiers européens (OTRE)**

M. Gilles Mathelie-Guinlet, secrétaire général

**Fédération nationale du taxi (FNAT)**

M. Didier Hogrel, président

M. Christophe Van Lierde

**Fédération nationale des taxis indépendants (FNTI)**

M. Ahmed Senbel, président

M. Yves Farran

**Taxis de France**

M. Ibrahima Sylla, président

M. Samir Kheroua

M. Thierry Guicherd

Mme Amandine Ferreira

**Association française des taxis (AFT)**

M. Romeo Pestana, président

**Chambre syndicale des loueurs automobiles (CSLA) / TaxiLibre**

M. Bruno Berdugo, président

M. Frédéric Provotelle

**Fédération française du transport de personnes sur réservation (FFTPR)**

*Première audition :*

M. Yves Weisselberger, président de la Fédération et p-dg de SnapCar

M. Yanis Kiansly, p-dg d'AlloCab

M. Othmane Bouhlal, co-pdg de Chauffeur Privé

M. Bertrand Altmayer, p-dg de Marcel

M. Guillaume Labbez, cabinet de conseil Boury, Tallon & associés \*

*Deuxième audition :*

M. Alexandre Quintard Kaigre, directeur des affaires publiques d'Uber France

M. Karim Ferchou, président de l'UNAM (Union des nouveaux acteurs de la mobilité) et président de Voitures Noires

M. Antonio Costanzo

M. Fouad Haddouchi, Cab Formations

*\* Ces représentants d'intérêts ont procédé à leur inscription sur le registre de l'Assemblée nationale, s'engageant ainsi dans une démarche de transparence et de respect du code de conduite établi par le Bureau de l'Assemblée nationale*