

MERCREDI 2 NOVEMBRE 2016

Stabilisation du droit de l'urbanisme

**Ratification de l'ordonnance du 17 décembre 2015
(*Procédure accélérée*)**

**Transport public particulier de personnes
(*Procédure accélérée*)**

SOMMAIRE

DÉCÈS D'UN ANCIEN SÉNATEUR	1
COMMISSION MIXTE PARITAIRE	1
ENGAGEMENT DE LA PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE	1
ACCUEIL D'UN MEMBRE DU BUNDESRAT	1
STABILISATION DU DROIT DE L'URBANISME	1
<i>Explications de vote</i>	1
M. Jean-Pierre Bosino	1
M. Jean-Claude Requier	2
M. Jean-Marie Bockel	2
M. Joël Labbé	3
M. Marc Daunis	3
M. Rémy Pointereau	3
<i>Scrutin public solennel</i>	4
<i>Intervention du Gouvernement</i>	4
M. Jean-Vincent Placé, secrétaire d'État chargé de la réforme de l'État	4
DÉPÔT DE DOCUMENTS	5
RATIFICATION DE L'ORDONNANCE DU 17 DÉCEMBRE 2015 (Procédure accélérée)	5
<i>Discussion générale</i>	5
M. Thierry Braillard, secrétaire d'État chargé des sports	5
M. Michel Savin, rapporteur de la commission de la culture	5
Mme Christine Prunaud	5
M. François Fortassin	6
M. Claude Kern	6
Mme Corinne Bouchoux	6
M. Jean-Jacques Lozach	6
<i>Discussion des articles</i>	7
<i>Intervention sur l'ensemble</i>	7
M. Alain Néri	7
TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES (Procédure accélérée)	7
<i>Discussion générale</i>	7
M. Alain Vidalies, secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche	7
M. Jean-François Rapin, rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable	8
M. Guillaume Arnell	9
M. Vincent Capo-Canellas	9
M. Jean Desessard	10
M. Jean-Jacques Filleul	10
Mme Évelyne Didier	10

M. Cyril Pellevat	11
M. Jean-Yves Roux	12
M. Alain Vidalies, secrétaire d'État	12
Discussion des articles	13
Article premier	13
M. Hervé Maurey, président de la commission	13
M. Alain Vidalies, secrétaire d'État	13
ÉCHEC EN CMP	18
CRÉATION D'UNE COMMISSION D'ENQUÊTE	18
RECTIFICATION AU SUJET D'UN VOTE	18
TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES (<i>Procédure accélérée – Suite</i>)	19
Discussion des articles (<i>Suite</i>)	19
ARTICLE 2	19
ARTICLE 3	22
ARTICLE 3 <i>BIS</i>	22
ARTICLE 4	23
ARTICLES ADDITIONNELS	26
ARTICLE 5	27
ARTICLES ADDITIONNELS	29
ARTICLE 8	30
Interventions sur l'ensemble	31
M. Guillaume Arnell	31
M. René-Paul Savary	31
Mme Nicole Bricq	31
M. Vincent Capo-Canellas	31
Mme Évelyne Didier	32
M. Jean Desessard	32
M. Alain Vidalies, secrétaire d'État	32
M. Jean-François Rapin, rapporteur	32
M. Hervé Maurey	32
ORDRE DU JOUR DU JEUDI 3 NOVEMBRE 2016	33
ANALYSE DES SCRUTINS PUBLICS	33

SÉANCE du mercredi 2 novembre 2016

14^e séance de la session ordinaire 2016-2017

PRÉSIDENCE DE M. GÉRARD LARCHER

SECRÉTAIRES :-

MME CORINNE BOUCHOUX, M. BRUNO GILLES, M. JACKIE PIERRE

La séance est ouverte à 14 h 30.

Le procès-verbal de la précédente séance, constitué par le compte rendu intégral publié sur le site internet du Sénat, est adopté sous les réserves d'usage.

Décès d'un ancien sénateur

M. le président. – J'ai le regret de vous faire part du décès de notre ancien collègue Lionel Cherrier, qui fut sénateur de la Nouvelle-Calédonie de 1974 à 1983.

Commission mixte paritaire

M. le président. – J'ai reçu de M. le Premier ministre la demande de réunion d'une commission mixte paritaire chargée d'élaborer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi ratifiant l'ordonnance du 14 avril 2016 portant création de l'Agence nationale de santé publique et modifiant l'article 166 de la loi du 26 janvier 2016 de modernisation de notre système de santé.

Il sera procédé à la nomination des représentants du Sénat à cette commission mixte paritaire selon les modalités prévues par l'article 12 du Règlement.

Engagement de la procédure accélérée

M. le président. – En application de l'article 45, alinéa 2, de la Constitution, le Gouvernement a engagé la procédure accélérée pour l'examen du projet de loi autorisant la ratification de l'accord de passation conjointe de marché en vue de l'acquisition de contre-mesures médicales, déposé sur le Bureau de l'Assemblée nationale le 8 septembre 2016.

Accueil d'un membre du Bundesrat

M. le président. – J'ai le très grand plaisir, au nom du Sénat tout entier, de saluer la présence, dans notre tribune officielle, de M. Stephan Toscani, ministre des finances et des affaires européennes du Land de Sarre, membre du Bundesrat. *(Mmes et MM les*

sénateurs et M le secrétaire d'État auprès du Premier ministre, chargé de la réforme de l'État et de la simplification, se lèvent et applaudissent)

Nous sommes particulièrement sensibles à l'intérêt et à la sympathie que vous portez à notre institution.

M. Toscani est accompagné par nos collègues, Mme Catherine Troendlé, présidente de notre groupe d'amitié France-Allemagne, M. Alain Gournac, vice-président du groupe et Mme Claudine Lepage, vice-présidente du groupe.

Demain, je recevrai la nouvelle présidente du Bundesrat, présidente du Land de Rhénanie-Palatinat, Mme Malu Dreyer.

Au nom du Sénat de la République, je lui souhaite la bienvenue et je forme des vœux pour que son séjour en France contribue à renforcer les liens d'amitié entre nos deux pays. *(Applaudissements sur tous les bancs)*

Stabilisation du droit de l'urbanisme

M. le président. – L'ordre du jour appelle les explications de vote des groupes sur la proposition de loi portant accélération des procédures et stabilisation du droit de l'urbanisme, de la construction et de l'aménagement.

Explications de vote

M. Jean-Pierre Bosino. – *(Applaudissements sur les bancs du groupe communiste républicain et citoyen)* Cette proposition de loi issue du groupe de travail sur la simplification du droit de l'urbanisme, de la construction et des sols, est cette fois, un vrai texte de simplification, qui nous satisfait globalement. Saluons le travail des auteurs de la proposition de loi, Marc Daunis et François Calvet, qui ne sont pas tombés dans la facilité d'élaguer toutes les normes de l'urbanisme. La norme est contraignante, mais elle protège.

Mon groupe se satisfait de ce que le texte ne reflète pas la proposition de résolution. J'étais sceptique sur le dispositif destiné à faciliter l'octroi de dommages et intérêts en cas de recours abusif prévu à l'article 2. J'ai entendu les arguments de chacun. Il y a, bien sûr, des recours abusifs et sévit un peu partout le syndrome « pas dans mon jardin » : à Paris, un projet de logements sociaux dans le 16^{ème} arrondissement a été retardé pendant des années par des recours émanant de voisins, qui ont abouti à 8 millions d'euros de perte et 177 logements livrés avec quatre ans de retard. Les communes doivent garder la main.

Nous avons aussi émis des réserves sur l'article 6 à propos des ZAC. L'amendement de Joël Labbé lève nos craintes sur ce point.

Sur la forme comme sur le fond, la méthode employée à propos de l'article 8 et de l'article additionnel après celui-ci ne nous convient pas. Nous avons assisté à une volonté de « refaire le match » de la loi Création, Architecture et Patrimoine, de juillet 2016, puisque le Sénat a supprimé le monopole de l'Institut national de recherches archéologiques préventives (Inrap) sur les fouilles sous-marines, avec l'aval du Gouvernement, au prétexte d'une coquille ou d'un vide juridique. Pourtant, en février dernier, la ministre de la culture déclarait ici même qu'un opérateur unique (l'Inrap) garantissait la qualité tant technique que scientifique des fouilles...

Espérons que la navette permettra de revenir sur cette disposition regrettable à laquelle nous sommes fermement opposés.

L'intervention des Architectes des bâtiments de France (ABF) en amont est une bonne chose, de même que la non automaticité du PLU en cas de révision partielle du PLU. Les communes sont mises à mal par les baisses des dotations - 11 milliards d'euros entre 2015 et 2017 - et les transferts sans compensation... Ce texte accélère les procédures de construction, c'est bien ; mais les collectivités territoriales pourront-elles investir ? Leur investissement a baissé, avec les conséquences que l'on sait pour le bâtiment.

Nous voterons ce texte ; nous proposons la même démarche pour les moyens des collectivités territoriales ; il y faudra de la volonté politique. *(Applaudissements sur les bancs des groupes communiste républicain et citoyen et écologiste ; M. Alain Bertrand applaudit aussi)*

M. Jean-Claude Requier. – L'inflation législative, à laquelle, outre le Gouvernement, nous ne sommes nous-mêmes pas totalement étrangers, est malheureuse. Nous jugeons avec Descartes que « la multitude des lois fournit souvent des excuses aux vices, en sorte qu'un État est bien mieux réglé lorsque, n'en ayant que fort peu elles y sont fort étroitement observées ».

On le voit en matière d'urbanisme, ce trop-plein empêche de mener à bien les projets.

Nous approuvons la démarche de la délégation aux collectivités territoriales et à la décentralisation qui consiste à appliquer deux principes à l'initiative parlementaire, la simplification du droit et la stabilité de la norme. Ce sont les piliers de la sécurité juridique.

Il faut ici engager, selon les termes du rapport du Conseil d'État de 2006, « la lutte du système juridique contre lui-même ». Cela ne signifie pas forcément qu'il faille systématiquement supprimer une norme lorsque nous en ajoutons une, mais cela doit nous conduire à nous interroger régulièrement sur leur bien-fondé.

Sans une amélioration de la qualité de la loi dès sa conception, sans une étude d'impact complète et rigoureuse, nous offrons un terrain propice aux contournements de la loi et aux recours abusifs.

Les deux premiers articles de la présente proposition de loi renforcent la sécurité juridique et poursuivent la lutte contre ces recours abusifs en matière d'autorisations d'urbanisme. Certes, un grand travail a été réalisé par le rapport Labetoulle, l'ordonnance du 18 juillet 2013 et le décret du 1^{er} octobre 2013 relatifs au contentieux de l'urbanisme.

Les auteurs de la proposition de loi vont plus loin en permettant au juge de s'autosaisir ou de condamner à verser des dommages et intérêts en cas de recours abusif. Ces derniers sont rares. L'augmentation du montant de l'amende annoncée par le Gouvernement rendra les juges prudents.

Nous appelons justement à une certaine prudence : le droit au recours et la garantie des droits fondamentaux doivent être préservés. Il ressort de la jurisprudence que la sanction des recours abusifs est loin d'être systématique et demeure plutôt rare.

Le droit doit protéger la liberté de faire sans entraver celle des autres. Il faudra établir le bilan de ces dispositions d'ici quelques années. L'articulation des documents d'urbanisme sera facilitée. Les collectivités territoriales ont besoin d'une pause, d'un point d'étape triennal.

Le dialogue entre les collectivités territoriales, les porteurs de projets et l'État est ainsi heureusement renouvelé. Cela remplacera le simple contrôle administratif par un véritable accompagnement. Peut-être les décisions seront-elles mieux motivées. La saisine des Architectes des bâtiments de France en amont va dans le même sens en favorisant le dialogue.

Le groupe RDSE voit dans ce texte une vraie simplification du droit, qui améliorera la visibilité pour les élus, les porteurs de projets et nos concitoyens, en apportant une réponse à des problèmes que rencontrent nos territoires ; nous le voterons unanimement. *(« Très bien ! » et applaudissements)*

M. le président. – Je salue à présent le président de la délégation aux collectivités territoriales, qui s'exprime au nom du groupe UDI-UC.

M. Jean-Marie Bockel. – Merci, monsieur le président. La nécessité de stabiliser le droit de l'urbanisme ne fait pas débat. La délégation aux collectivités territoriales l'a bien vu dans les réponses à la grande consultation qu'elle a organisée, en partie, en salle des conférences : 64 % des élus concernés désignaient le droit d'urbanisme et le droit des sols comme objectifs prioritaires de la simplification.

Après un galop d'essai concluant dans le domaine réglementaire, avec la proposition de résolution tendant à limiter le poids de la réglementation applicable aux collectivités territoriales et à simplifier certaines normes relatives à l'urbanisme et à la construction, que le Sénat a adoptée le 13 janvier 2016, la délégation a confié à un groupe de travail sous la responsabilité de Rémy Pointereau, notre premier vice-président de la délégation, chargé de la

simplification, l'élaboration de la présente proposition de loi.

François Calvet et Marc Daunis, co-auteurs, n'auraient pas pu aller au bout de leur tâche sans les appuis efficaces dont ils ont bénéficié au sein de cette assemblée : je tiens à remercier la commission des affaires économiques, son président et son rapporteur, ainsi que vous-même, monsieur le président. Loin d'un grand soir simplificateur, il s'agit d'un texte concret qui apporte une réponse aux 11 000 contributions à la consultation dont je vous parlais.

Le groupe de travail a également élaboré une liste de 45 propositions, non législatives, de niveau réglementaire ou de bonnes pratiques que M. le ministre s'est engagé à prendre en considération.

Je ne sais si cela suffira à remplir le tonneau des Danaïdes de la simplification. Nous développons avec le Conseil national d'évaluation des normes, présidé par Alain Lambert, une démarche vertueuse... Nous continuons dans ce sens ! *(Applaudissements sur les bancs du groupe UDI-UC)*

M. Joël Labbé. – *(Applaudissements sur les bancs du groupe écologiste, ainsi que sur quelques bancs du groupe RDSE)* Monsieur le président, vous avez souhaité suivre cette proposition de loi avec attention, merci aussi de lui avoir choisi un vote solennel pour son adoption. Nous pouvons nous réjouir de la qualité de ce texte et du niveau de co-construction à l'œuvre.

Je ne fais pas partie des 42 co-signataires car j'avais quelques bémols à apporter ; mais je constate avec satisfaction que le Gouvernement s'est engagé à porter le texte au plus vite à l'Assemblée nationale.

Ce texte réduit les délais d'instruction des recours, c'est très utile pour contrer les recours dilatoires.

L'amélioration du dialogue entre collectivités territoriales et État répond à une demande forte, avec un référent juridique unique en matière d'urbanisme, d'aménagement et d'environnement. Les écologistes ont été entendus à travers l'adoption de deux amendements.

M. Éric Doligé. – Mais ils ne nous entendent pas, eux.

M. Joël Labbé. – La consultation des commissions départementales de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CDPENAF) est indispensable pour que les élus puissent prendre des décisions éclairées.

En dépit des doutes que j'avais au début, je me réjouis de la manière exemplaire et très constructive avec laquelle les auteurs et la rapporteure Mme Lamure ont travaillé ensemble.

Nous comptons sur Mme la ministre du logement pour porter ce texte à l'Assemblée nationale, qui saura encore enrichir cette proposition de loi. Le groupe écologiste la votera. *(Applaudissements sur les bancs des groupes écologiste et du RDSE)*

M. le président. – J'ai moi aussi beaucoup apprécié votre travail en commun, Messieurs Daunis et Calvet.

M. Marc Daunis. – *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et républicain)* Laissez-moi commencer par rendre hommage à François Calvet, avec qui nous avons travaillé pour le bien commun au service de notre pays, et par remercier la délégation, la commission et Mme la rapporteure Lamure pour son écoute attentive et exigeante. Les membres du groupe socialiste et républicain, sous l'impulsion d'Annie Guillemot, ont été attentifs, tout comme les groupes CRC et écologiste, qui ont fait leur miel de ces propositions, malgré leurs réticences initiales ; qu'ils en soient chaleureusement remerciés. Chacun a compris l'intérêt de s'inscrire dans un esprit constructif.

Nous souhaitons suivre une méthode exigeante et participative - notre base fut constituée des 11 000 réponses au questionnaire. Nous avons cherché à faire le tri entre niveaux législatif et réglementaire - en vous transmettant la substantifique moelle de nos travaux afin que vous puissiez, monsieur le ministre, demander aux administrations de s'en inspirer.

Il fallait lever un doute : celui des élus locaux, qui se méfient d'emblée de toute tentative de simplification - craignant qu'elle ne résulte finalement en une complexification. Notre travail fut de bout en bout un hymne à la confiance des élus locaux.

Simplifier, ce n'est pas déréglementer. Mais c'est une exigence majeure car combien de recours abusifs appuyés sur une réglementation trop complexe, empêchent l'action en faveur de l'intérêt général ; et avec quel coût ? Je ne doute pas que la navette fera prospérer le texte.

Le président de la République avait appelé à un choc de simplification *(Rires et exclamations ironiques à droite)*, je suis fier que le Sénat y procède, dans un esprit collectif et transpartisan : nous servons l'intérêt de nos concitoyens, de notre pays ! *(Vifs applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et républicain, ainsi que sur la plupart des bancs du groupe RDSE)*

M. Rémy Pointereau. – *(Applaudissements sur les bancs du groupe Les Républicains)* L'inflation normative est un fléau pour notre pays. *(Plusieurs marques d'approbation à droite et au centre)* Il représente trois points de PIB, 6 milliards d'euros et des délais deux fois plus longs que nos voisins européens pour tout projet. *(Même mouvement)*

Voix à droite. – Au moins !

M. Rémy Pointereau. – Le législateur a ses responsabilités, mais il n'est pas seul responsable. *(On en convient à droite)* Je me réjouis que notre Haute Assemblée, sous l'impulsion de son président, prenne l'initiative en ce domaine. *(On approuve derechef sur les mêmes bancs)*

Nous avons avancé depuis mars 2015, avec notamment une proposition de loi constitutionnelle posant le principe d'une norme nouvelle pour une norme supprimée ou la non-surtransposition des normes européennes. Cette proposition de loi s'inscrit dans le même mouvement, pour simplifier la vie de nos élus et des porteurs de projets.

Nous avons adopté une démarche inclusive, pour que tous les groupes, toutes les commissions permanentes soient associés ; une démarche sectorielle sur l'urbanisme, conformément aux réponses du questionnaire ; nous répondons aux préoccupations exprimées par les maires en marge du congrès de l'AMF en 2014 qui nous ont dit à la grande majorité vouloir simplifier les normes qui ralentissent, renchérisent voire bloquent leurs projets urbains ou ruraux ; une démarche participative avec vingt auditions de 99 personnalités et une consultation nationale aux quelque 11 000 réponses. Merci à Mme Lamure qui a contribué à l'amélioration de ce texte.

Cette proposition de loi ne répond pas à tous les problèmes, mais c'est un premier pas. Le groupe Les Républicains appelle à la voter massivement. (*Vifs applaudissements à droite, ainsi que sur quelques bancs au centre ; on applaudit aussi sur quelques bancs du groupe socialiste et républicain*)

Scrutin public solennel

M. le président. – Il va être procédé dans les conditions prévues par l'article 56 du Règlement au scrutin public solennel sur l'ensemble de la proposition de loi portant accélération des procédures et stabilisation du droit de l'urbanisme, de la construction et de l'aménagement, en salle des Conférences.

Je remercie nos collègues Mme Corinne Bouchoux, MM. Bruno Gilles et Jackie Pierre, secrétaires du Sénat, qui vont superviser ce scrutin.

Une seule délégation de vote est admise par sénateur.

Je déclare le scrutin ouvert pour une demi-heure.

La séance suspendue à 15 h 15, reprend à 15 h 45.

M. le président. – Voici le résultat du scrutin n°40 sur l'ensemble de la proposition de loi portant accélération des procédures et stabilisation du droit de l'urbanisme, de la construction et de l'aménagement, compte tenu de l'ensemble des délégations de vote :

Nombre de votants	343
Nombre de suffrages exprimés	341
Pour l'adoption.....	341

Le Sénat a adopté.

(Applaudissements)

Intervention du Gouvernement

M. Jean-Vincent Placé, secrétaire d'État auprès du Premier ministre, chargé de la réforme de l'État et de la simplification. – Monsieur le président du Sénat, cher Gérard Larcher, monsieur le président de la commission, cher Jean-Claude Lenoir, mesdames et messieurs les sénatrices et sénateurs, (*Voix ironiques : « Chers amis ». Sourires*) Alain Lambert, notre ancien collègue, président du Conseil national d'évaluation des normes a fait lui aussi un travail utile. Comment vous dire avec quelle sympathie je ressens l'ambiance de cet après-midi à la Haute Assemblée : au-delà des querelles, la représentation nationale peut se rassembler au service du pays !

Vous avez excellemment travaillé, pour un résultat transpartisan, pour une communauté de vues tout à fait positive. Bien sûr, des positions divergentes, des nuances se font entendre : ici la protection des droits, là, la liberté d'entreprendre ou celle d'innover. Mais ce qui compte avant tout, c'est le tronc commun des constats, la volonté commune de simplifier la vie administrative des entreprises, et de nos concitoyens.

Nous avons eu des séances de travail parfois arides, ici au Sénat comme au ministère ; nous avons avancé sur tous les sujets, nous avons dialogué, fait des pas les uns vers les autres, en toute franchise. J'ai demandé au Conseil national de simplification de la vie des entreprises de continuer son travail jusqu'en juin, pour évaluer l'impact de ces mesures budgétaires. Mais aussi sur la vie pratique, un peu comme cela se fait en Allemagne.

Ce sujet ne sépare pas la droite et la gauche, mais ceux qui veulent changer et ceux qui résistent au changement.

Quid des 45 mesures réglementaires figurant dans votre rapport ? J'ai demandé à mes services de les étudier, nous vous répondrons le 5 décembre.

M. Marc Daunis. – Très bien.

M. Jean-Vincent Placé, secrétaire d'État. – J'ai demandé aussi à instruire un projet de loi dans le calendrier très serré que vous connaissez.

Votre vote unanime nous oblige, je le devais au Premier ministre : c'est un bonheur pour moi de représenter le Gouvernement dans un moment aussi œcuménique et utile à la vie de nos concitoyens, de notre pays ! (*Applaudissements*)

La séance est suspendue à 15 h 55.

PRÉSIDENTE DE MME FRANÇOISE CARTRON,
VICE-PRÉSIDENTE

SECRÉTAIRES :
MME FRÉDÉRIQUE ESPAGNAC, M. BRUNO GILLES.

La séance reprend à 16 h 10.

Dépôt de documents

Mme la présidente. – M. le président du Sénat a reçu de M. le Premier ministre : le contrat d'objectifs et de moyens entre l'État et France médias monde pour la période 2016-2020 ; le contrat d'objectifs et de moyens d'Arte France pour la période 2017-2021. Ils ont été transmis aux commissions permanentes compétentes.

Ratification de l'ordonnance du 17 décembre 2015 (Procédure accélérée)

Mme la présidente. – L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, ratifiant l'ordonnance du 17 décembre 2015 portant simplification de certains régimes d'autorisation préalable et de déclaration des entreprises et des professionnels et modifiant le code du sport.

Discussion générale

M. Thierry Braillard, secrétaire d'État auprès du ministre de la ville, de la jeunesse et des sports, chargé des sports. – Au-delà de la ratification de l'ordonnance du 17 décembre 2015, le principal apport de ce texte est de mettre notre droit en conformité avec le nouveau code mondial antidopage. Depuis le lancement du choc de simplification en mars 2013 par le président de la République, l'action a été largement engagée.

M. François Grosdidier. – Ah bon ?

M. Thierry Braillard, secrétaire d'État. – Je réponds à ce « Ah bon » : 415 mesures en direction des entreprises, 210 en direction de nos concitoyens, c'est un programme d'ampleur !

Auparavant, le défaut de réponse de l'administration valait refus ; désormais, il vaudra accord sauf dans des cas précisément énumérés. Cette inversion aura une conséquence simplificatrice considérable. Nous avons également transformé plusieurs régimes soumis à autorisation préalable en régimes déclaratifs. L'ordonnance du 17 décembre 2015 porte sur ces derniers, dans plusieurs domaines.

Votre commission proposant d'adopter conforme ce projet de loi de ratification, ce dont je lui sais gré, je ne m'attarderai sur rien d'autre que sur l'article 17, relatif à la déclaration des manifestations sportives. Le droit actuel prévoit un régime de déclaration préalable dès lors qu'une fédération sportive n'est pas organisatrice. Or cette obligation était méconnue donc inappliquée, quoique pénalement sanctionnée ; l'ordonnance supprime cette déclaration et cette incrimination disproportionnée. Cependant, comme certaines

manifestations peuvent représenter du danger, les sports extrêmes en particulier, l'ordonnance étend le pouvoir du préfet d'interdiction en cas de mise en danger de la dignité ou de la santé des participants.

En matière de lutte contre le dopage, cette ordonnance transpose le code mondial antidopage, avec la possibilité d'effectuer des contrôles lors de manifestations autorisées - dont le champ est restreint par le reste de l'ordonnance ; nous prévoyons en conséquence la possibilité de contrôler les manifestations qui ne requièrent pas d'autorisation, mais qui donnent lieu à la remise de prix, en nature ou en argent, lorsqu'elles ne sont pas organisées par une fédération agréée ou autorisées par une fédération délégataire : c'est plus large.

Vous avez adopté l'extension du profilage biologique du sportif, qui permet de contrôler en continu le dopage de manière indirecte. Ce contrôle sera possible pour « tout sportif » au sens du code du sport, c'est conforme au code mondial.

Votre commission a adopté ce texte sans l'amender et aucun amendement n'a été déposé ; le Gouvernement ne peut qu'en être satisfait, d'autant que cela rendra possible une promulgation rapide. *(Applaudissements)*

M. Michel Savin, rapporteur de la commission de la culture, de l'éducation et de la communication. – Ce texte poursuit l'objectif de longue haleine de simplifier le droit - l'ordonnance allège les procédures, accepte d'abandonner celles qui sont inutiles et désuètes, cela va dans le bon sens. La simplification du droit, cependant, ne saurait relever uniquement de la procédure des ordonnances. Les articles 2 et 3 illustrent les risques d'une simplification précipitée. Il fallait étendre le champ de compétence de l'Agence française de lutte contre le dopage, préalable indispensable à la candidature de Paris à l'organisation des jeux Olympiques, et rétablir la possibilité, pour l'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution, de nommer un commissaire aux comptes supplémentaire dans les organismes intervenant dans le secteur de l'assurance. Nous avons donc fait un travail utile, avec l'assentiment de la commission des finances.

Je vous invite à adopter ce texte. *(Applaudissements)*

Mme Christine Prunaud. – Vous nous demandez de simplifier un texte... dont nous n'avons pas débattu : c'est le lot, guère satisfaisant, des ordonnances. Dans le débat initial, Thierry Mandon évoquait 3 000 régimes spéciaux à renforcer, c'est considérable - surtout si l'on n'en débat pas. Simplifier, oui, mais gare à ne pas supprimer certains filets de sécurité.

La lutte contre le dopage, comme la règle du silence de l'administration, vont dans le bon sens. Mais que dire de la fin de l'obligation de certification du matériel des remontées mécaniques pour bénéficier d'un régime particulier de TVA, des dispositions

relatives aux services funéraires ou des règles nouvelles pour les agents artistiques ? Alors que, dans le sport, on tente de réguler l'activité des représentants, la Fifa supprime le « *third-party ownership* » (TPO)...

La dérégulation se poursuit, de même que l'uniformisation des régimes spéciaux pour les intégrer au régime général. Nous ne pouvons voter ce texte. *(Applaudissements sur les bancs du groupe communiste républicain et citoyen)*

M. François Fortassin. – Ce texte poursuit le chantier de simplification administrative voulu par le président de la République dès 2012. Nous nous en réjouissons. Un Français sur quatre juge complexe sa relation avec l'administration : je les comprends, vu la lourdeur des procédures...

Le silence de l'administration vaudra désormais acceptation, c'est une bonne chose, tout comme la suppression de nombre de régimes d'autorisation inutiles : la vie des entrepreneurs en sera simplifiée. Oui il faut ratifier, parce qu'il n'est pas besoin d'autorisation pour arracher des plantes à parfum, par exemple. J'approuve également l'extension du contrôle antidopage à tous les sportifs.

Ce texte simplifie la vie des administrés, nous le voterons. Il ne règlera cependant pas tous les problèmes. Certaines muscatures de sportifs restent suspectes, ce qui les fragilise et les rend sujet aux tendinites. Tous les corps n'ont pas été bâtis par le maniement de la fourche lors des fenaisons, ou de la charrue lors des moissons... Si les sportifs veulent rester adules, ils doivent être exemplaires.

M. Jean-Claude Luche. – Très bien !

M. François Fortassin. – Nous savons pouvoir compter sur vous, monsieur le ministre. *(Applaudissements sur les bancs des groupes socialiste et républicain, RDSE et écologiste)*

M. Claude Kern. – Nous ne nous écharperons pas sur ce texte technique et consensuel, qui allège les contraintes administratives ; nous avons déjà soutenu la démarche, en 2014, lors de l'examen de la loi pour la simplification de la vie des entreprises. C'est une bouffée d'oxygène pour ces dernières.

Le texte, ensuite, corrige les malfaçons de l'ordonnance du 17 décembre 2015, dont les dispositions sont en vigueur depuis janvier dernier. Il étend le champ de contrôle de l'AFLD et rétablit le pouvoir, pour l'Autorité de contrôle prudentiel et de résolution (ACPR), de nomination d'un commissaire aux comptes supplémentaire dans les établissements d'assurance.

L'Assemblée nationale, à raison, y a ajouté une mesure de lutte contre le dopage, l'extension du suivi longitudinal du profil biologique à tous les sportifs ; cela sera utile aux sportifs, mais aussi à la candidature de Paris aux jeux Olympiques de 2024. Les mesures, du reste, figuraient dans la proposition de loi que nous

avons adoptée la semaine dernière. Le groupe UDI-UC votera ce texte. *(Applaudissements)*

Mme Corinne Bouchoux. – Le texte adopté à l'Assemblée nationale et, sans modification, en commission, ne devrait pas soulever de débats intenses ici.

Nous soutenons les mesures étendant la lutte contre le dopage et les mesures de simplification : secteurs funéraire, agricole ou culturel, le champ est large. Les procédures sont parfois kafkaïennes, espérons que la simplification touchera d'autres domaines. Le nouveau code des relations entre le public et les administrations va dans le bon sens. Le principe selon lequel le silence de l'administration pendant deux mois vaut acceptation et la possibilité de saisir l'administration par voie électronique - mais comment feront ceux qui sont éloignés d'internet ? - sont bienvenus.

Nous voterons ce texte pragmatique et équilibré, qui maintient les contrôles lorsque cela est nécessaire. *(Applaudissements sur les bancs des groupes écologiste, socialiste et républicain et du RDSE)*

M. Jean-Jacques Lozach. – Le projet de loi comporte de nombreuses dispositions de simplification, et pas seulement dans le domaine du sport. Il s'inscrit dans la droite ligne du décret du 24 juin 2016 qui allégeait déjà le régime des contrôles lors des manifestations sportives.

La suppression du régime de l'autorisation préalable ne prive évidemment pas l'administration de son pouvoir de police administrative en cas d'atteinte à l'ordre public, à la dignité, l'intégrité physique ou la santé des participants.

Les pouvoirs de contrôle de l'AFLD sont réaffirmés sur le sport amateur : 5 % à 15 % des sportifs amateurs se doperaient - certains ont des revenus supérieurs à ceux des professionnels.

Le panel de sanctions est complété par l'interdiction de participer à une manifestation hors fédération - le championnat du monde de culturisme relève d'une fédération internationale inconnue en France... On sait que les salles de sport sont le lieu d'un trafic de produits illicites. L'extension du profilage biologique sera un instrument de contrôle indirect efficace.

L'article 3 réintègre le secteur des assurances dans le champ du pouvoir de nomination d'un commissaire aux comptes supplémentaire par l'ACPR. Les articles 2 et 2 bis corrigent deux malfaçons de l'ordonnance de décembre 2015.

Ce texte conforte la place exemplaire de la France en matière de lutte antidopage, depuis les lois Herzog, Bambuck, Lamour, Buffet... La France est citée en exemple, mais c'est en France qu'a éclaté l'affaire Armstrong... Quatorze ans de mensonges et de mystifications en lien avec le succès populaire que connaît le Tour de France.

Les difficultés sont nombreuses : loi du silence, internationalisation des trafics et des pratiques, achats sur internet, hétérogénéité des laboratoires de contrôle, nouveaux produits, détection difficile de certaines pratiques comme l'autotransfusion sanguine, cloisonnement du mouvement sportif, dopage d'État... La lutte concerne tous les acteurs, AFLD, éducation nationale, ministères, entreprises, sponsors, professions médicales... Dans notre rapport de 2013, nous faisons 60 propositions autour de sept thèmes, connaissance, prévention, politique de contrôle, analyses, sanctions, politique pénale, coopération. Depuis, le nouveau code mondial antidopage a été promulgué.

Le dopage a des enjeux éthiques, sanitaires, économiques et médiatiques - on évalue le marché mondial à 30 milliards d'euros -, judiciaires. La lutte pour son éradication sera un atout en faveur de la candidature de Paris pour les jeux Olympiques. J'espère que ce texte y contribuera. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et républicain)*

La discussion générale est close.

Discussion des articles

L'article premier est adopté.

L'article 2 est adopté.

L'article 2 bis est adopté.

L'article 3 est adopté.

Intervention sur l'ensemble

M. Alain Néri. – Ce texte s'inscrit dans le prolongement des lois antidopage de M. Bambuck et de Mme Buffet, dont j'ai été le rapporteur. J'attire votre attention sur l'usage des autorisations temporaires à usage thérapeutique (AUT) et leurs dérives. Bradley Wiggins a bénéficié d'une AUT avant de gagner le Tour de France et les jeux Olympiques. Les AUT améliorent les performances, c'est un fait médical. Il faudrait traiter cette question.

L'extension du profil biologique est une bonne chose. On peut aller plus loin. Si un sportif professionnel est malade, il doit s'arrêter, comme tout salarié. Même chose pour les amateurs. L'usage abusif des AUT constitue une escroquerie et doit cesser. Supprimons-les.

L'ensemble du projet de loi est définitivement adopté.

Transport public particulier de personnes (Procédure accélérée)

Mme la présidente. – L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale 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.

Discussion générale

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État auprès de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, chargé des transports, de la mer et de la pêche. – Cette proposition de loi est le résultat d'un remarquable travail de concertation mené par le député Grandguillaume dans un contexte tendu. Contrairement à ce que soutiennent certains acteurs du secteur, elle reçoit l'approbation très majoritaire des organisations syndicales et professionnelles.

Le secteur du transport public particulier de personnes connaît un développement heurté. Certes, des acteurs nouveaux et des services innovants apparaissent ; mais cela se traduit par la déstabilisation du secteur, la paupérisation des professions historiques et la création d'emplois vite devenus précaires.

Ce texte est un texte d'équilibre pour que chacun puisse travailler à un rythme de travail et à un salaire décent. Le problème est mondial : au Royaume-Uni, le juge a reconnu la qualité de salarié à un chauffeur de VTC ; aux États-Unis, un juge a refusé d'homologuer une transaction car l'indemnité ne prenait pas en compte la gravité du préjudice subi. Partout s'impose la nécessité d'une régulation.

Ce qui est particulier à la France, c'est le détournement de la loi Loti, la création d'emplois de chauffeur avec pour seules conditions la détention d'un permis de conduire et un certificat médical. La fraude est massive, comme l'a elle-même noté votre commission. Le secteur ne pourra se développer que dans un climat apaisé, avec la prise en compte par les plateformes des conditions sociales des conducteurs.

Je suis depuis le mois de mars en charge de la coordination interministérielle, au travers de la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer. Il est temps de penser le secteur comme un tout cohérent et d'envisager sa structuration durable.

J'avais dressé une feuille de route, abordant tous les sujets, et ouvert une concertation avec tous les acteurs : taxis, VTC, chauffeurs Loti. Quatre groupes de travail ont été constitués autour de l'accès au métier, du contrôle, de la gouvernance et du fonds de garantie pour les taxis. Il fallait que la confiance

revienne. Le 7 juillet, je les ai tous réunis autour de la table : c'était inédit ! Une prise de conscience a bien eu lieu, celle d'une responsabilité collective pour l'avenir du secteur. Il fallait avancer vite.

Les traductions concrètes de cette concertation sont déjà visibles. Une nouvelle signalétique des VTC, plus claire et plus sécurisée, sera en vigueur dès le début de 2017. Un référentiel commun sanctionné par un examen commun a été établi. Le Gouvernement souhaite charger les chambres des métiers d'organiser ce dernier. Les critiques et les craintes que j'entends sont infondées : on entendait les mêmes lorsqu'il avait été question de les charger de la formation des autoentrepreneurs ; on n'en entend plus parler... La commission a supprimé l'article 6, estimant que cela relevait du pouvoir réglementaire. Je n'entrerai pas dans ce débat juridique mais réaffirme le choix du Gouvernement des chambres de métiers.

La loi de 2014 prévoyait déjà une base de données sur les licences de taxi. Elle vient enfin d'être constituée. Grâce à elle et aux 900 000 données qu'elle contient, nous aurons une meilleure vision du secteur et pourrons mieux légiférer.

Cette proposition de loi vise à décloisonner, à rapprocher les règles, à renforcer la régulation des plateformes, à éviter les détournements du code des transports et du code du travail. Ainsi l'utilisation du statut de chauffeur Loti sera interdite pour l'activité de VTC, pour éviter la concurrence déloyale. La loi Loti a été détournée par les plateformes pour embaucher des conducteurs sans les former, confrontées qu'elles sont à un *turnover* important. Nous prévoyons une phase de transition pour permettre aux conducteurs Loti sans casier judiciaire de basculer vers le statut VTC.

Les plateformes ne peuvent se considérer comme de simples intermédiaires rémunérés à la commission. Il est normal que les conducteurs respectent les mêmes règles d'accès aux professions du secteur. 10 000 personnes réussiront l'examen d'accès au statut de VTC en 2016. Cela couvre les besoins exprimés par les plateformes. Mais un examen par mois est organisé pour les VTC et seulement un par an pour les taxis. Est-il dès lors anormal de demander à chaque candidat de passer une épreuve pratique ?

La proposition de loi autorisera l'État à collecter les données du secteur pour nourrir les travaux de l'Observatoire.

Certains doutent de l'opportunité de légiférer à nouveau. Mais le secteur évolue vite avec l'irruption des *smartphones* et des applications. Il fallait revoir le cadre fixé en 2009 qui a ouvert la porte à l'invasion des plateformes sans l'anticiper. La loi de 2014 était une étape, elle ne tournait pas le dos à la modernité. J'ai lancé le 4 octobre un nouveau service ouvert aux taxis volontaires pour que les consommateurs puissent commander le taxi le plus proche depuis leur téléphone. Il se met en place à Paris, Marseille ou

Lyon. La loi doit favoriser l'innovation tout en accompagnant le développement du numérique.

Toutes les professions doivent pouvoir se développer, dans des conditions de concurrence juste, saine et équilibrée, de sorte que ce développement profite aux usagers comme aux chauffeurs.

Le Gouvernement soutient le texte de Laurent Grandguillaume. La commission du Sénat a apporté des améliorations même si je ne partage pas certaines de ses orientations. J'espère que nous nous retrouverons autour des objectifs que sont la régulation, la responsabilisation et la simplification, dans le respect de tous les acteurs et de la sécurité des consommateurs. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et républicain ; M. René Danesi applaudit aussi*)

M. Jean-François Rapin, rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable. – Deux ans à peine après la loi Thévenoud, nous examinons un nouveau texte - dans les mêmes conditions... M. Grandguillaume, dont je salue le travail, a œuvré dans un contexte difficile, les objectifs étant de responsabiliser les plateformes, de protéger les conducteurs et de mettre fin aux détournements de la loi Loti. Un texte d'apaisement était nécessaire. Nous regrettons toutefois la méthode employée. Une simple feuille de route a été publiée et, avec le choix d'une proposition de loi, vous vous êtes privés de l'avis du Conseil d'État et nous avez privés d'une étude d'impact.

L'article premier renvoie à un décret les nouvelles obligations imposées aux plateformes. Lesquelles ? J'ai interrogé vos services... En vain ! *Quid* des contrôles ? À mes questions précises, je n'ai obtenu que des réponses au conditionnel... La loi Thévenoud avait elle aussi été examinée dans la précipitation... Et deux de ses dispositions ont été censurées par le Conseil constitutionnel... Le texte de l'Assemblée nationale comportait de sérieuses fragilités juridiques... La commission de l'aménagement du territoire et du développement durable a supprimé les mesures d'ordre réglementaire, conformément à la volonté du Sénat de bien différencier les responsabilités respectives du pouvoir exécutif et du législateur. Nous préférons le bon sens à la posture.

Les sanctions prévues à l'article premier ne sont pas conformes au principe de prévisibilité des sanctions et de proportionnalité des délits et des peines. Inutile de légiférer à la hâte si le texte doit être censuré par le Conseil constitutionnel...

M. Philippe Dominati. – C'est sûr !

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – C'est pourquoi la commission a supprimé l'amende de 300 000 euros, préférant des contraventions au cas par cas, plus efficaces.

La commission a supprimé l'article 2.

À l'article 4, nous avons réduit de six mois la période transitoire pour éviter la création d'entreprises dans le seul but de bénéficier d'effets d'aubaine.

Nous avons supprimé l'article 6 qui donne compétence aux chambres des métiers et de l'artisanat pour l'organisation des examens. Cela relève du pouvoir réglementaire.

La loi n'est ni un étalage ni un affichage, en période pré-électorale : elle doit être claire, précise, aisément applicable. Un texte de bonnes intentions, certes louables, un texte d'apaisement est nécessaire. Mais il faut surtout qu'il soit appliqué. J'ai rendu visite aux « Boers », à Roissy. Ils attendent des moyens et des effectifs supplémentaires. Nous devons aussi prévoir des sanctions adaptées et dissuasives pour éviter les contournements de la loi.

Qu'en est-il enfin du fonds de garantie pour les taxis ?

M. Jérôme Bignon. – Bonne question.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – Certes la procédure accélérée permettrait à l'Assemblée nationale d'avoir vite le dernier mot ; mais le débat que nous avons ici est nécessaire. Il y va de l'honneur du Sénat et du respect de la Constitution. (*Bravos et applaudissements au centre et à droite*)

M. Guillaume Arnell. – N'ayant pas pris part au débat sur la loi Thévenoud, je découvre ce sujet complexe, dans un Sénat en état de siège.

Un véritable bouleversement de notre économie traditionnelle est en cours. Le secteur des transports de particuliers est en pleine mutation, sous l'effet de la révolution numérique.

Saint-Martin et Saint-Barthélemy ne sont aucunement concernés. Je vous parle donc sans parti pris. Ni le conservatisme que représente le monopole des taxis, - source de conflits actuels - ni le laisser-faire concédé aux seuls acteurs du marché - qui favorise la loi du plus fort - ne sont satisfaisants. Nous avons besoin d'une réforme par la régulation gage d'une concurrence saine et équilibrée, pour pacifier la situation présente et faire cohabiter en bonne intelligence les deux professions qui peuvent et doivent se compléter...

M. Jean-Jacques Filleul. – Absolument !

M. Guillaume Arnell. – Les taxis ont fait des progrès évidents, pour améliorer la qualité de leurs prestations, grâce à l'entrée des VTC sur le marché. Il en reste à faire, par exemple sur les frais d'approche, les types de véhicules, la propreté, la courtoisie, mais cela demeure le libre choix de la profession.

Je regrette moi aussi l'utilisation d'une proposition de loi et l'absence d'étude d'impact sur le sujet, qui eût été pourtant bien utile. Le bon équilibre entre la liberté d'entreprendre et l'intérêt général est assurément difficile à atteindre.

La suppression de l'amende de 300 000 euros, disproportionnée, celle de l'article 2 sur la communication des données personnelles, ou la précision apportée à l'article 3 concernant l'exclusivité des chauffeurs vont dans le bon sens.

Les chauffeurs sont confrontés à une certaine paupérisation. Ce texte est loin d'épuiser la question : un troisième texte sera indispensable pour traiter de l'épineuse question de la fiscalité.

Le groupe du RDSE, où se retrouvent plusieurs approches différentes de ce texte, se déterminera en fonction de l'évolution des débats. (*Applaudissements sur les bancs du groupe RDSE*)

M. Vincent Capo-Canellas. – (*Applaudissements sur les bancs UDI-UC*) Les VTC ont obligé les taxis à bouger, à se réformer. Il en était besoin. Le *numerus clausus*, même s'ils n'aiment guère l'entendre, posait un problème d'offre. Leur niveau de service a tendance à s'améliorer, et cela doit continuer. Les deux secteurs doivent se développer de manière harmonieuse.

Je me réjouis que ce soit votre ministère, monsieur le ministre, qui soit concerné, et non pas celui de l'intérieur, car la question des taxis et des VTC relève à coup sûr de la mobilité et non pas de l'ordre public.

Ce texte tente d'apaiser, comme la proposition de loi Thévenoud. De proposition de loi en proposition de loi, cependant, on peut continuer longtemps ainsi, on n'arrivera pas à stabiliser la situation - il faudra y revenir...

Mme Nicole Bricq. – Oui.

M. Vincent Capo-Canellas. – Le Gouvernement marche, en quelque sorte, au bruit, répondant aux manifestations successives des uns et des autres, alors qu'il faudrait fixer un cadre qui réponde vraiment aux mobilités d'aujourd'hui, avec les moyens technologiques du XXI^e siècle. À cet égard, ce texte n'est qu'un cautère sur une jambe de bois.

Il faut entendre la désespérance des taxis, leur assurer un avenir - ce texte ne dit rien sur la modernisation des taxis ni sur la reprise des licences, je le regrette. Estime-t-on que le système des licences est amené à se tarir un jour ? Dans ce cas, il faut le dire et agir en conséquence. Bref, cette proposition de loi essaie d'apaiser mais n'y parvient pas.

Je vous accorde cependant un crédit : cet équilibre imparfait, inconfortable, instable existe. Vous avez posé au Sénat et à la commission une vraie difficulté : comment améliorer un texte bancal ? Le rapporteur a eu une analyse juridique, ôtant les éléments du domaine réglementaire pour les renvoyer au Gouvernement, au risque de toucher à l'équilibre global.

M. le ministre nous dit que l'opposition n'est pas entre VTC et taxis, mais entre ceux-ci et les plateformes : c'est habile, mais un peu court, car on oublie alors de dire tout le reste.

J'ai déposé un amendement en faveur de *BlaBlaCar*, cette réussite française. À quoi bon déstabiliser cette entreprise, *leader* mondial dans son secteur sur son marché intérieur, en prévoyant qu'un décret viendra réglementer plus tard son activité, la plongeant dans l'incertitude.

Certes, les VTC ont dévoyé le statut Loti. Mais d'autres remplissent de vrais besoins, notamment en Île-de-France, (*Mme Nicole Bricq approuve*) qui correspondent parfois aux services de la Loti.

Enfin, avec l'élévation du seuil à huit passagers, ce texte tuera des entreprises qui fonctionnent ; qui travaillent bien, dans la légalité, en ne transportant pas plus de sept passagers c'est dommage. (*Applaudissements sur la plupart des bancs au centre et à droite*)

M. Jean Desessard. – Ce texte vient compléter la loi Thévenoud votée en 2014 en réponse à un contexte social tendu. Depuis l'arrivée des VTC en 2009, puis l'installation d'*Uber* à Paris en 2011, le secteur est en pleine confusion.

Le texte comporte cinq améliorations significatives : les plateformes auront un statut de centrales de réservation, avec des obligations de bons sens et des responsabilités accrues, à l'égard du client, en matière d'assurance responsabilité civile professionnelle ou de respect des normes pour les chauffeurs ; l'ouverture des données - qu'il faudra rétablir – améliorera la connaissance par les pouvoirs publics de ce domaine d'activité ; l'interdiction des clauses d'exclusivité ou des objectifs d'activité dans les contrats entre plateformes et VTC, afin de préserver une concurrence libre et non faussée et d'éviter la constitution d'oligopoles ; les chauffeurs Loti ne pourront plus travailler dans les 61 agglomérations françaises de plus de 100 000 habitants - c'est simple mais efficace ; tous les chauffeurs seront soumis à un tronc commun d'aptitude, à la charge des chambres de métiers, ce qu'il faudra également réintégrer à ce nouveau dispositif du texte.

La réflexion lancée par le Gouvernement sur la création d'un fonds de compensation par le rachat des licences de taxis est à saluer. J'avais proposé, lors de l'examen de la loi Thévenoud, que les détenteurs de licences puissent convertir celle-ci en droit à la retraite. Car la distorsion de concurrence entre un taxi qui doit déboursé jusqu'à 400 000 euros pour une licence et un VTC qui ne doit verser que 100 euros pour sa carte professionnelle est insupportable et ne peut plus durer.

Il faudrait encourager les coopératives, moteurs de l'économie collaborative. Le texte de l'Assemblée nationale régule, responsabilise et simplifie, en accompagnant efficacement la modernisation du secteur ; le groupe écologiste y est favorable mais réserve son vote sur le texte de la commission en fonction de son évolution. (*Applaudissements sur les bancs du groupe écologiste ainsi que sur quelques bancs du groupe RDSE ; M. Jean-Jacques Filleul applaudit aussi*)

M. Jean-Jacques Filleul. – En 2009, la loi Novelli a bouleversé le secteur du transport particulier de personnes, historiquement organisé sur la distinction traditionnelle entre taxis et remises (petite ou grande).

Après le développement du numérique, les VTC connaissent un essor impressionnant. La demande accrue de mobilité bouleverse les professionnels - taxis, VTC, Loti - qui fournissent un service très proche. Sans doute faudra-t-il bientôt établir un cadre général. La loi Thévenoud établissait un premier équilibre entre VTC et taxis, en les rapprochant - avec notamment le retour à la base. Ce texte de compromis a réglé les conflits de l'époque ; mais dès son adoption, j'avais, comme rapporteur, prévu qu'il faudrait y revenir, et notamment se pencher sur le cas des Loti, qui en principe doivent transporter plus d'une personne, mais fraudent souvent avec l'assentiment des plateformes. C'est ce contournement de la loi que nous devons empêcher ; nous devons mieux aider les chauffeurs, aux prises avec des plateformes cupides, et tombant dans la précarité.

Interdire les Loti dans les grandes agglomérations et harmoniser l'accès au secteur, voilà qui représente un équilibre qui ne favorise ni les uns ni les autres.

Merci à M. le rapporteur qui a eu à cœur de respecter cet équilibre, malgré les nombreux amendements qui auraient pu le rompre. Le texte a fait l'objet de nombreuses consultations et d'une large concertation. Il ne cherche pas à freiner les nouvelles mobilités, mais à les accompagner. Régulation et concertation, c'est ce que nous défendons. Le groupe socialiste proposera de rétablir l'article 2, tel que voté par l'Assemblée nationale, même si je ne suis pas insensible à l'amendement du rapporteur, qui doit être examiné avec attention, monsieur le ministre. Nous déposerons également un amendement à l'article 8 sur les terminaux de paiement dans les taxis. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et républicain ainsi que sur quelques bancs du groupe RDSE*)

Mme Évelyne Didier. – Nous avons apprécié le travail très approfondi de notre rapporteur. Les manifestations encore aujourd'hui, font la Une des journaux et embouteillent les grandes villes : on oppose VTC et taxis, anciens et modernes.

En réalité, il s'agit de la réaction des chauffeurs à la précarisation induite par le système *Uber*, une forme d'esclavage des temps modernes.

La France n'est pas seule touchée. Le 28 octobre, un tribunal britannique a condamné *Uber* à considérer ses chauffeurs comme des salariés. Or payés à la tâche dans un « partenariat » où le chauffeur est un « client », l'embauche est un « enrôlement » et le licenciement, une « désactivation » : eh oui, l'évolution du vocabulaire est toujours significative !

Les différences entre statuts peuvent expliquer que les chauffeurs peinent à trouver un terrain d'entente. Le Gouvernement a cessé de considérer ce secteur

comme un service public, mais comme un marché, donc, à ouvrir à la concurrence.

Les chauffeurs de VTC qui avaient d'abord vu dans *Uber* une possibilité d'avoir une autorité facile, ont désormais compris qu'on les avait attirés pour mieux les asservir, qu'ils sont tous dans la même galère et qu'ils ont intérêt à défendre collectivement leur métier, leur dignité et leurs droits.

La réalité, c'est celle du système *Uber*, fondé sur l'exploitation des hommes, la régression des droits sociaux et des droits du travail, l'enrichissement de quelques-uns au détriment du plus grand nombre ainsi que sur la délocalisation des profits vers les paradis fiscaux, pour échapper à l'impôt.

Les plateformes perçoivent aujourd'hui leurs 20 % sans aucunement se préoccuper de la qualité du service, ni des dérives comme la conduite sans permis ou les trafics de tout genre.

Pourquoi notre rapporteur n'a-t-il pas trouvé de terrain d'entente avec l'auteur de la proposition de loi ? Il faut aller plus loin sur les plateformes. Derrière ce monde sans usine et sans salarié, il y a cette ubérisation généralisée, le contrôle progressif de l'économie par la *data*, selon laquelle les hommes sont de simples consommateurs producteurs de données, destinées à leur tour à augmenter la consommation, un monde où l'État sera à son tour progressivement remplacé par les Gafa. Nous n'en voulons pas !

Monsieur le ministre, l'autocontrôle n'est pas de mise. Monsieur le rapporteur, il faut plus de « Boers » et un fonds de garantie, c'est certain.

Notre groupe est favorable à la proposition de loi Grandguillaume, mais est très réservé quant au texte de la commission. (*MM. Jean Desessard et Hervé Poher applaudissent*)

M. Cyril Pellevat. – Taxis et VTC doivent pouvoir cohabiter, à Paris comme dans d'autres grandes villes. Le rapport Thévenoud évaluait qu'il y avait trois chauffeurs VTC pour mille habitants à Paris, contre dix à Londres et treize à New York. Personne ne vole les clients de l'autre. Mais la France a peur de la nouveauté, de la concurrence ; alors elle réglemente et réglemente trop.

Nous ne devons pas nous opposer à la création d'emplois ; or c'est le secteur des VTC qui en a le plus créé : 68 000 selon le rapport Thévenoud.

Mme Nicole Bricq. – Oui.

M. Cyril Pellevat. – Les VTC ont un impact favorable sur l'environnement : ils auraient permis de réduire de 30 000 le nombre de véhicules en région parisienne. (*Mme Nicole Bricq le confirme*)

La loi Thévenoud avait tenté de donner un cadre à la concurrence entre taxis et VTC, sans avoir l'impact attendu. Laurent Grandguillaume entend à présent créer les conditions d'une concurrence saine avec cette proposition de loi.

Je me félicite que l'article premier ait été sensiblement réécrit par le rapporteur ; je proposerai toutefois que les plateformes soient qualifiées d'intermédiaires et non d'organismes de transports.

M. Michel Bouvard. – Très bien !

M. Cyril Pellevat. – L'interdiction d'activité des Loti à partir de juillet 2017 dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants vise à tenir une promesse hâtive faite par le Premier ministre lors d'une manifestation violente des taxis.

La date du 1^{er} janvier 2017 est inappropriée car en période électorale aucun Gouvernement ne prendra un décret. Je propose de poser les conditions de la transition entre le régime de la Loti et celui des VTC dans un délai de 12 mois, avec application pleine de la mesure sous 24 mois. Des milliers d'entreprises et de chauffeurs vont être victimes des changements d'organisation et de l'incapacité des préfetures et chambres des métiers et de l'artisanat à juguler l'afflux de candidats. Je ne peux pas me résoudre à mettre ainsi 10 000 personnes au chômage.

Je conçois que le statut actuel prévu par la loi Thévenoud ne soit pas parfait, néanmoins il permet aux VTC d'être salariés. En l'état actuel du droit, je pense que le *statu quo* aurait mieux valu que la suppression.

En revanche, un vrai statut de VTC salarié aurait été opportun : dommage de n'avoir pas saisi cette occasion. Les chauffeurs de VTC, menacés par la paupérisation comme les taxis, aspirent à une meilleure protection, à plus d'indépendance, de liberté, et à des salaires plus élevés.

Le durcissement et l'organisation des examens, alors que le secteur est en plein boom, qui plus est, confiés à des chambres des métiers et de l'artisanat, traditionnellement proches des taxis, inquiètent à juste titre les VTC.

La commission a supprimé l'article 6 en renvoyant au Gouvernement le soin de prendre un texte réglementaire. Je vous annonce qu'il l'a déjà fait ! J'ai sous les yeux le compte-rendu d'une réunion qui s'est tenue le 25 octobre en préfecture du Rhône, pour communiquer aux acteurs du secteur la future organisation de l'examen VTC par les CMA, sur le format d'un tronc commun VTC-taxis. La simple lecture de ce document et l'état d'avancement du dispositif démontrent le peu d'intérêt que porte le ministère aux travaux du Parlement !

La création d'une épreuve pratique va augmenter le coût et emboliser l'accès à la profession.

Les VTC, ensuite, servent d'ascenseur social. Ne le détruisons pas. Mon groupe suivra le rapporteur. À titre personnel, j'aurai parfois des positions différentes.

Il existe de nombreuses TPE et PME françaises dans le secteur, où l'on n'entend souvent prononcer que le nom d'une seule firme américaine. Non, les VTC, ce ne sont pas seulement *Uber*. (*Mme Nicole*

Bricq le confirme) Je n'oppose pas VTC et taxi. Ils peuvent cohabiter, j'en suis certain. Au lieu de brider le secteur des VTC, nous devrions favoriser la modernisation des taxis, les encourager en ce sens pour simplifier leurs statuts, et résoudre le problème des licences. *(Applaudissements au centre et à droite)*

M. Jean-Yves Roux. – Faut-il que le législateur se saisisse très vite de chaque demande de modification des législations relatives au transport public de particuliers ?

À Londres, l'ancien maire Boris Johnson souhaitait continger le nombre de VTC, car leur croissance récente aurait augmenté les embouteillages dans la ville ainsi que le nombre de voitures garées illicitement.

Des licences d'entreprises de transport de particuliers ont été retirées durant des périodes déterminées en Chine ou à New Delhi, à des fins de régulation du secteur.

Un tribunal britannique vient de considérer des chauffeurs *Uber* comme des salariés.

Mme Nicole Bricq. – Ce sera jugé en appel !

M. Jean-Yves Roux. – Les législations qui visent ce secteur en pleine expansion évoluent toujours dans le même sens, celui de la régulation.

Afin de prendre en compte la demande générationnelle et touristique d'une montée en gamme globale des services, nous proposons de systématiser la possibilité de recourir au paiement bancaire dans les taxis.

Nous ferions une erreur en ne voyant dans cette proposition de loi qu'un accord entre taxis et VTC. Car ces derniers vont se diffuser en province avec des risques pour l'aménagement du territoire : 33 % des personnes auraient utilisé les transports en commun en l'absence de VTC. Cela montre que l'usage des VTC est aussi corrélé à une baisse de l'usage de certains des modes alternatifs à la voiture personnelle. L'article 2 est donc indispensable.

Le rapport d'Yves Krattinger, de janvier 2012, montrait déjà la voie en recommandant une approche multimodale. Peu d'études existent sur ce sujet. C'est pourquoi je défends l'idée que les collectivités territoriales disposent de données publiques, pour exercer pleinement leur action au service des usagers mais aussi de l'aménagement du territoire.

Cette loi conforte un secteur de l'économie collaborative, décentralisée et exigeante, qu'il faut accompagner. *(Applaudissements sur les bancs des groupes écologiste et socialiste et républicain)*

La discussion générale est close.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. – Je n'ai jamais considéré que le Sénat était une chambre d'enregistrement : notre débat en apporte une nouvelle preuve, éclatante. Certes, il y a des problèmes juridiques ; mais n'oublions pas l'équilibre politique du

texte - M. Capo-Canellas l'a brillamment montré. Merci à tous de n'être pas tombés dans la caricature, selon laquelle il y aurait d'un côté le monde moderne et, de l'autre, des gens qui traînent les pieds.

L'intervention de M. Pellevat est très intéressante : il est réticent à l'idée de légiférer tout en concluant « mais quand même, on aurait mieux fait de créer un statut de VTC salarié ». C'est aller plus loin que nous mais c'est bien, à la fin, tout le problème, comme dirait Mme Didier.

Certains, même dans les rangs de la gauche, présentent le salariat comme une contrainte. Or ce fut une conquête ! Ce fut la réponse de la gauche et de la démocratie chrétienne quand, au début du XIX^e siècle, la plupart des gens étaient des journaliers. Ne prônez pas, au nom de la modernité, des solutions qui seraient un tel retour en arrière. Cela ne signifie pas qu'il serait impossible d'avancer.

Même si comparaison n'est pas raison, je pense à ce qui se passe avec les livreurs à domicile. Cette nouvelle forme de travail a certes créé des milliers d'emplois - jusqu'au jour où un accident révèle que le jeune livreur gravement blessé n'est couvert par aucun droit ; ni rente d'accident du travail, ni prise en charge. Il faudra trouver des réponses à de telles situations. Le salariat ou pas, il faudra avancer.

Le fonds de garantie pour les taxis faisait partie de la feuille de route. Le périmètre pouvait être variable et nous ne sommes pas parvenus à un consensus.

J'ai demandé à l'ensemble des organisations professionnelles - et elles sont nombreuses - de me présenter leurs propositions par écrit afin qu'elles puissent être consultées sur le site du ministère. Vous pouvez voir qu'on est loin du consensus, notamment sur la question cruciale : qui doit payer ? VTC seuls, VTC et taxis ? Le débat n'est pas clos.

Le Gouvernement anticiperait la mise en œuvre de la loi ? Oui, c'est la vérité. Mais vous ne pouvez pas reprocher au Gouvernement de mettre trop de temps à écrire les décrets d'application et en même temps de se préparer ! La nervosité est excessive : le tribunal administratif a repoussé, heureusement, un recours contre l'organisation de l'examen en novembre et non en octobre comme prévu...

La concurrence, quand elle est saine, peut profiter au client, c'est certain ; cependant, comme le dit M. Arnell, que fait-on pour lutter contre la paupérisation des chauffeurs ?

Nous devons trouver une organisation. J'étais plus pessimiste en commençant qu'aujourd'hui, car j'ai vu la responsabilité des professionnels, leur volonté de parvenir à une solution.

Les chauffeurs VTC ne détournent pas consciemment la loi Loti, ils ne la connaissent pas ; ce qui se passe, c'est que les aspirants chauffeurs se font démarcher, les plateformes leur proposent d'utiliser le Loti. Or il y a peu de cas de figure où les pouvoirs

publics sont confrontés à un tel détournement de la loi. Lorsque nous nous en sommes aperçus, nous avons constaté aussi que la liste des chauffeurs ne nous était pas accessible, car la loi n'avait pas prévu son propre détournement.

Devrons-nous légiférer encore ? Probablement. Dans quel sens ? Cela reste à déterminer. Le sujet est important dans tous les pays ; nous devons nous nourrir de l'expérience de ce qui se fait ailleurs. Le mot que j'entends partout, c'est « régulation ». Ce n'est pas là archaïsme, nous ne pouvons laisser perdurer les tensions – et je préfère aussi débattre pour construire une solution durable. (*Applaudissements à gauche*)

La discussion générale est close.

Discussion des articles

Article premier

M. Hervé Maurey, *président de la commission*. – Nous n'avons pas eu de réponses à quelques questions : pourquoi le Gouvernement s'est-il caché derrière une proposition de loi ? Pour éviter le Conseil d'État ? Éviter de faire une étude d'impact ? Vous avez annoncé une architecture globale, mais quelle sera-t-elle ? Vous dites vouloir de nouvelles règles de salariat, mais pour faire aussitôt marche arrière. Rien non plus sur l'indemnisation des taxis, faute de consensus, dites-vous. C'est un peu court ! Dans la loi sur la République numérique, vous avez tenté de faire passer plusieurs mesures à la hussarde : heureusement que, par hasard, nous étions en séance à ce moment-là ! Nous légiférons aujourd'hui en procédure accélérée, le rapporteur n'a eu que quinze jours et nous avons manqué de temps pour approfondir l'examen de certains amendements.

L'article premier nous demande, à la hussarde encore, un blanc-seing pour recourir au décret. Nous voulons simplement éviter que ce texte ne soit censuré par le Conseil constitutionnel, comme l'a été, en partie, la loi Thévenoud à la suite de plusieurs questions prioritaires de constitutionnalité.

Vous avez reconnu que nous étions loin de la caricature et avons préservé l'équilibre de ce texte. Je salue l'approche pragmatique de M. Filleul.

M. Alain Vidalies, *secrétaire d'État*. – Vos questions sont toujours intéressantes. (*Sourires*) Pourquoi une proposition de loi ? Il y avait conflit social, un médiateur a été nommé, il a engagé le dialogue, alors que les professionnels ne s'y retrouvaient guère entre les trois ministères chargés de la gestion. À la suite de quoi, il a déposé une proposition de loi. Rien de plus normal et je ne vois pas ce qui vous choque. Le droit d'initiative parlementaire doit être utilisé si l'on ne veut pas qu'il tombe en désuétude.

Sur le fonds de garantie, je cherche comme vous une solution, sans être fermé : faites-moi des propositions, c'est dans le débat.

Travail à la hussarde ? L'Assemblée nationale en a parlé en juillet et la rapporteur a commencé ses auditions début septembre, c'est raisonnable dans la situation que nous connaissons et la qualité du travail réalisé le montre bien. La critique sur le travail « à la hussarde » est parfois justifiée mais ne la maniez pas de façon systématique. (*Applaudissements à gauche*)

Mme la présidente. – Amendement n°2 rectifié *bis*, présenté par MM. Chaize, de Nicolaÿ, Retailleau, Mandelli et Calvet, Mme Cayeux, M. Nègre, Mme Lamure, MM. Laménie, Vaspert et Bouchet, Mme Giudicelli, M. de Raincourt, Mme Chain-Larché, MM. César, P. Leroy, Mayet et Pinton, Mmes Hummel et Deroche et MM. D. Robert et Husson.

I. – Après l'alinéa 9

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« ...° Ils ne sont pas effectués dans le cadre d'un covoiturage, tel qu'il est défini à l'article L. 3132-1 du présent code.

II. – Alinéa 18

Supprimer cet alinéa.

M. Patrick Chaize. – Cette proposition de loi exclut les services privés de transport. Il n'est dès lors pas nécessaire d'inclure le vrai covoiturage pour lutter contre le faux, zone grise qui se situerait entre le vrai covoiturage et le transport public particulier de personnes. Le covoiturage est clairement défini à l'article L. 3132-1 du code des transports.

Nous sommes cohérents avec la loi relative à la République numérique.

Mme la présidente. – Amendement identique n°8 rectifié, présenté par M. Capo-Canellas, Mme Jouanno, M. Médevielle, Mme Billon, MM. Cadic, Bockel et Guerriau et Mme Joissains.

M. Vincent Capo-Canellas. – N'allons pas nuire ainsi à une entreprise française dynamique qui s'étend à l'étranger ! Pourquoi changer notre réglementation alors que les règles sont claires ?

Mme la présidente. – Amendement n°34, présenté par Mme Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen.

Alinéas 13 à 19

Remplacer ces alinéas par trois alinéas rédigés :

« 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.

« Un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de la concurrence, détermine les modalités d'application du présent article, en tenant compte des caractéristiques du service de mise en relation, notamment ses règles d'utilisation, le caractère professionnel ou non de l'activité des conducteurs et la nature des relations contractuelles entre le conducteur et le professionnel, ainsi que des caractéristiques des déplacements. Ce décret en Conseil d'État détermine également les conditions dans lesquelles est vérifié le respect des obligations prévues au premier alinéa du présent article.

Mme Évelyne Didier. – Nous souhaitons rétablir le texte de l'Assemblée nationale : de nombreux acteurs, des statuts éparés, une grande dépendance des chauffeurs : il faut intervenir.

Le décret d'application en Conseil d'État va plus loin dans l'énoncé des nouvelles obligations de contrôle des conducteurs par les centrales que la liste limitative proposée par le rapporteur. Les professionnels souhaitent continuer à travailler à la réglementation : le dialogue doit continuer, ce que la rédaction de l'Assemblée nationale favorise.

Mme la présidente. – Amendement n°44, présenté par le Gouvernement.

Alinéas 13 à 19

Remplacer ces alinéas par deux alinéas ainsi rédigés :

« Art. L. 3141-2. – Le professionnel mentionné à l'article L. 3141-1 s'assure du respect, par les conducteurs et les entreprises de transport 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.

« Un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de la concurrence, détermine les modalités d'application du présent article, en tenant compte des caractéristiques du service de mise en relation, notamment ses règles d'utilisation, le caractère professionnel ou non de l'activité des conducteurs et la nature des relations contractuelles entre le conducteur et le professionnel, ainsi que des caractéristiques des déplacements. Ce décret en Conseil d'État détermine également les conditions dans lesquelles est vérifié le respect des obligations prévues au premier alinéa du présent article.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. – Votre commission a souhaité définir dans la loi les obligations imposées aux plateformes de mise en relation au lieu de les définir par voie réglementaire comme prévu initialement. Or ces obligations sont insuffisantes pour prévenir toute pratique illicite. Le

Gouvernement prévoit de reprendre dans le décret d'application les points de contrôle suivants : la possession d'un permis de conduire valide, la possession de la carte professionnelle pour les conducteurs de taxis et de VTC, les caractéristiques du véhicule pour les VTC, la validité de l'assurance du véhicule, le contrat d'assurance de responsabilité civile professionnelle en cours de validité. Cela nécessite un travail très technique en concertation avec les professionnels concernés.

Voilà pourquoi il est préférable que ces dispositions soient précisées par voie réglementaire. Si vous ne nous suiviez pas, vous prendriez un grand risque.

M. Jean Desessard. – Très bien.

Mme la présidente. – Amendement n°62, présenté par M. Rapin, au nom de la commission.

I. – Après l'alinéa 14

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« ...° Un justificatif de l'assurance du véhicule utilisé ;

Après l'alinéa 17

II. – Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« ... – Lorsque la mise en relation a pour objet un déplacement réalisé en voiture de transport avec chauffeur, le professionnel mentionné à l'article L. 3141-1 s'assure que le véhicule utilisé répond aux conditions techniques et de confort mentionnées à l'article L. 3122-4.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – Nous complétons la liste des informations que les professionnels de mise en relation devront vérifier.

Mme la présidente. – Amendement n°41, présenté par M. Pellevat.

I. – Alinéa 18

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Les conditions d'application du présent alinéa sont fixées par décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de la concurrence.

II. – Alinéa 19

Supprimer cet alinéa.

III. – Alinéa 22

Remplacer les mots :

une centrale de réservation

par les mots :

un intermédiaire

M. Cyril Pellevat. – Cet amendement vise à améliorer la régulation sur les plateformes d'intermédiation tout en évitant de nouvelles instabilités juridiques.

Mme la présidente. – Amendement n°20, présenté par M. Bouvard.

I. – Alinéa 18

Compléter cet alinéa par une phrase ainsi rédigée :

Les conditions d'application du présent alinéa sont fixées par décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de la concurrence.

II. – Alinéa 22

Remplacer les mots :

une centrale de réservation

par les mots :

un intermédiaire

III. – Alinéa 23

Remplacer les mots :

Toute centrale de réservation

par les mots :

Tout intermédiaire

IV. – Alinéa 25

Remplacer les mots :

La centrale de réservation

par les mots :

L'intermédiaire

V. – Alinéa 26

Remplacer les mots :

la centrale

par les mots :

l'intermédiaire

VI. – Alinéas 27 et 29

Remplacer les mots :

La centrale de réservation

par les mots :

L'intermédiaire

M. Michel Bouvard. – Pourquoi pas le décret ? Cependant, il faut préciser la nature juridique, elles sont un intermédiaire. Comme dans le transport aérien, la plateforme n'est pas le transporteur.

Mme la présidente. – Amendement n°35, présenté par Mme Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen.

Alinéas 23 et 24

Remplacer ces alinéas par quatre alinéas ainsi rédigés :

« Art. L. 3142-2. – Toute centrale de réservation, au sens de l'article L. 3142-1, qui fournit des prestations de mise en relation sollicite de l'autorité administrative un agrément, dans des conditions définies par voie réglementaire.

« Cet agrément est accordé sur demande de la personne assurant l'exécution des prestations de mise en relation ou son représentant légal. Le demandeur doit fournir l'ensemble des 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.

« La personne assurant l'exécution des prestations de mise en relation est responsable de la mise en œuvre des obligations résultant du présent titre et des dispositions prises pour son application.

« L'agrément est renouvelé 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 l'agrément.

Mme Évelyne Didier. – La procédure déclarative, souhaitable, n'est pas suffisamment encadrée, nous proposons un agrément. Vous lui opposez, monsieur le ministre, un risque d'allongement des délais et le risque d'un contournement de la loi. Ce raisonnement condamnerait toute procédure déclarative. Le droit européen autorise la régulation de la concurrence au motif de l'intérêt général. J'attends votre réponse, monsieur le ministre, quitte à retirer cet amendement.

Mme la présidente. – Amendement n°21, présenté par M. Bouvard.

I. – Alinéa 25

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Art. L. 3142-3. – 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 leur droit de recours contre ceux-ci.

II. – Alinéa 36

Supprimer les mots :

d'un an d'emprisonnement et

III. – Alinéa 38

Remplacer les mots :

aux articles L. 3112-1 ou

par les mots :

à l'article

IV. – Alinéa 39

Supprimer cet alinéa.

M. Michel Bouvard. – Il est défendu.

Mme la présidente. – Amendement identique n°42, présenté par M. Pellevat.

M. Cyril Pellevat. – Il est défendu.

Mme la présidente. – Amendement n°56, présenté par le Gouvernement.

I. – Alinéa 35

Rétablir l'article L. 3143-1 A dans la rédaction suivante :

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

« 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 au 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. »

II. – Alinéa 36

Supprimer les mots :

d'un an d'emprisonnement et

III. – Après l'alinéa 36

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« 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 au 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. »

IV. – Alinéa 37

Remplacer le montant :

15 000 €

par le montant

75 000 €

V. – Après l'alinéa 37

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Le tribunal peut ordonner que sa décision soit publiée intégralement ou par extraits dans les journaux qu'il désigne, aux frais du condamné.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. – La responsabilisation des plateformes figure dans la feuille de route, elles ont tout leur rôle à jouer et ne sauraient organiser le contournement de la loi... Cependant, elles doivent avoir un rôle, ou bien ce sera aux pouvoirs publics d'organiser ce mode de transport.

Je vous ai entendu à propos des peines d'emprisonnement, évidemment inadéquates pour une personne morale ! Compte tenu de ce qui s'est passé, on ne peut pas ne rien faire et laisser perdurer une

sorte de loi de la jungle. Le Gouvernement prend ses responsabilités en régulant.

Mme la présidente. – Sous-amendement n°63 à l'amendement n°56 du Gouvernement, présenté par M. Rapin, au nom de la commission.

Amendement n° 56, alinéas 1 à 4

Supprimer ces alinéas.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – Vous avez pris en compte nos remarques, monsieur le ministre, mais l'amende de 300 000 euros nous paraît disproportionnée.

Mme la présidente. – Amendement n°37, présenté par Mme Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen.

Alinéa 35

Rédiger ainsi cet alinéa :

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

Mme Évelyne Didier. – Les plateformes, faute de contrôle, contournent facilement la loi : nous rétablissons la sanction de 300 000 euros. Avec l'amendement n°36, nous garantissons que la centrale a bien une assurance civile professionnelle.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – Pour protéger le vrai du faux covoiturage, il faut être prudent. J'entends cependant l'argument pro *BlaBlaCar* : sur les amendements n°2 rectifié *bis* et 8 rectifié, je m'en remets à la sagesse du Sénat, avec un avis favorable à titre personnel.

Avis défavorable à l'amendement n°34 et à l'amendement n°44. Les centrales ne sont pas que des plateformes, les clients les paient directement et elles peuvent déconnecter les chauffeurs : c'est bien davantage que des intermédiaires. Avis défavorable aussi aux amendements n°41 et 20.

Je reste défavorable, ensuite, à l'agrément, le droit européen s'y oppose : avis défavorable à l'amendement n°35. Même avis défavorable aux amendements identiques n°21 et 42, qui reviennent sur la loi Thévenoud.

Avis favorable à l'amendement n°56 sous réserve de l'adoption du sous-amendement n°63.

Enfin, avis défavorable à l'amendement n°37.

PRÉSIDENTE DE MME JACQUELINE GOURAULT,
VICE-PRÉSIDENTE

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. – Personne ne veut confondre notre débat avec celui de l'économie collaborative, ni remettre en cause *BlaBlaCar*. Mais ne répétons pas nos erreurs, voyez le petit espace que

nous avons laissé aux chauffeurs Loti dans la loi Thévenoud !

Il faut donc mentionner le covoiturage, ou bien nous ouvririons une brèche aux détournements : avis défavorable aux amendements identiques n°2 rectifié *bis* et 8 rectifié. L'amendement n°44 satisfait l'amendement n°34 : accepteriez-vous de vous y rallier, madame Didier ?

Sagesse sur l'amendement n°62. Avis défavorable à l'amendement n°41 et à l'amendement n°20 pour les mêmes raisons que le rapporteur. Même avis défavorable sur l'amendement n°35 et aux amendements identiques n°21 et 42.

Sagesse sur le sous-amendement n°63. Enfin, l'amendement n°56 rétablissant les sanctions, je demande à Mme Didier de bien vouloir retirer l'amendement n°37.

M. Vincent Capo-Canellas. – Je remercie M. le rapporteur pour son soutien personnel aux amendements identiques n°2 rectifié *bis* et 8 rectifié, au service de l'économie collaborative. Mais votre réponse, monsieur le ministre, est un aveu : pour vous prémunir du risque que des VTC se transforment en faux transporteurs collaboratifs, vous entendez réglementer le transport partagé... Il faut alors ouvrir une concertation et en débattre... Je maintiens mon amendement.

M. Jean Desessard. – L'alinéa 18 de l'article premier dispose que le covoitureur fixe un montant maximum ; n'est-ce pas donner une référence, un barème alors que le covoiturage se fonde sur le partage des frais ?

M. Michel Bouvard. – L'exercice est difficile, s'agissant de faire coexister économie nouvelle et émergente, avec des règles communes. Le Sénat a beaucoup travaillé sur l'économie collaborative, nous devons éviter de tuer nos champions, une réglementation serait une contrainte ; il y a un autre moyen de prévenir le risque, c'est de suivre nos propositions sur l'imposition des revenus tirés de l'économie collaborative. C'est ainsi que nous traiterons véritablement le sujet.

M. Patrick Chaize. – M. Bouvard a tout dit. Monsieur le ministre, vous êtes conscient que le rejet des amendements n°2 rectifié *bis* et 8 rectifié condamnerait *BlaBlaCar*, car les autres pays suivront la voie de la contrainte ; entre deux maux, choisissons le moindre, en adoptant ces amendements.

À la demande du groupe *Les Républicains*, les amendements identiques n°2 rectifié *bis* et 8 rectifié sont mis aux voix par scrutin public.

M. le président. – Voici le résultat du scrutin n°41 :

Nombre de votants	343
Nombre de suffrages exprimés	343
Pour l'adoption.....	199
Contre	144

Le Sénat a adopté.

Les amendements n°34 et 44 deviennent sans objet, de même que les amendements n°41 et 20.

L'amendement n°62 est adopté.

L'amendement n°35 n'est pas adopté.

Les amendements identiques n°21 et 42 ne sont pas adoptés.

Le sous-amendement n°63 est adopté.

L'amendement n°56, sous-amendé, est adopté.

L'amendement n°37 devient sans objet.

Mme la présidente. – Amendement n°36, présenté par Mme Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen.

Après l'alinéa 27

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« La centrale de réservation s'assure annuellement que chaque exploitant qu'elle met en relation avec des clients dispose d'un contrat d'assurance de responsabilité civile professionnelle en cours de validité.

Mme Évelyne Didier. – Il est défendu.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – Avis défavorable : cet amendement est satisfait par l'alinéa 15.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. – L'amendement n°44 vous donne satisfaction. Retrait.

L'amendement n°36 est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n°46, présenté par le Gouvernement.

Alinéa 32

Rédiger ainsi cet alinéa :

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

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. – Il est d'autant plus indispensable de conserver un décret d'application en Conseil d'État que certaines mesures de la proposition de loi, telles que les obligations déclaratives des centrales de réservation prévues à l'article L. 3142-2, ont été supprimées en commission et renvoyées à un décret.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – Avis défavorable : l'article premier prévoit déjà que les centrales déclarent leur activité à l'autorité administrative dans des conditions définies par voie réglementaire...

L'amendement n°46 n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°59, présenté par M. Rapin, au nom de la commission.

I. – Alinéa 34

Au début, insérer les mots :

Constatation des infractions et

II. – Après l'alinéa 34

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Art. L. 3143 – Les infractions aux dispositions législatives et réglementaires relatives aux activités de mise en relation mentionnées dans le présent titre sont recherchées et constatées, outre les officiers et agents de police judiciaire, par les fonctionnaires assermentés désignés par le ministre chargé des transports et commissionnés à cet effet.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – Manquait un dispositif de constatation des infractions à la réglementation relative à l'activité de mise en relation. Il faut prévoir l'habilitation de nouveaux fonctionnaires.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. – Avis défavorable. L'article L. 1451-1 du code des transports rassemble les habilitations à constater les infractions au dit code. Ne créons pas un régime parallèle.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – Certes, mais cet article du code des transports vise les activités de transports, pas celle de mise en relation...

L'amendement n°59 n'est pas adopté.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. – Vous reprochez souvent au Gouvernement le dépôt tardif de ses amendements...

M. Charles Revet. – En effet !

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. – ...mais nous n'avons eu connaissance de cet amendement que ce matin. Difficile d'en expertiser en si peu de temps les conséquences.

En pointant la mise en relation, vous faites une distinction qui risque d'être exploitée par des esprits juridiques avisés pour contourner la loi. La question que vous soulevez est pertinente mais la réponse nous entraîne sur un terrain dangereux. Le droit pénal est d'interprétation restrictive. Attention à ne pas rendre les sanctions inapplicables...

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – Le temps nous a manqué pour échanger avec vos services, mais nous en disposons encore d'ici la commission mixte paritaire.

Mme la présidente. – Amendement n°45, présenté par le Gouvernement.

Alinéa 38

1° Remplacer les mots :

, ni des conducteurs de ces entreprises

par les mots :

au sens du titre I^{er} du livre I^{er} de la troisième partie du présent code

2° Remplacer les mots :

livre I^{er} de la troisième partie du présent code

par les mots :

même livre

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. – La sanction doit s'appliquer à tous les transports publics particuliers de personnes. La rédaction proposée par la commission pour le délit sanctionnant l'organisation d'un système illégal de transport introduit une ambiguïté en ce qu'elle paraît exclure les Loti. Aucun doute ne doit subsister.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – Avis favorable.

L'amendement n°45 est adopté.

L'article premier, modifié, est adopté.

Échec en CMP

Mme la présidente. – J'informe le Sénat que la commission mixte paritaire chargée d'élaborer un texte sur les dispositions restant en discussion de la proposition de loi relative au devoir de vigilance des sociétés mères et des entreprises donneuses d'ordre n'est pas parvenue à l'adoption d'un texte commun.

La séance est suspendue à 19 h 55.

PRÉSIDENCE DE MME JACQUELINE GOURAULT,
VICE-PRÉSIDENTE

La séance reprend à 21 h 30.

Création d'une commission d'enquête

Mme la présidente. – Par lettre en date du 2 novembre 2016, M. Bruno Retailleau, président du groupe Les Républicains, a fait connaître à M. le président du Sénat que son groupe exerce son droit de tirage, en application de l'article 6 bis du Règlement, pour la création d'une commission d'enquête sur les frontières européennes, le contrôle des flux des personnes et de marchandises en Europe et l'avenir de l'espace Schengen.

La Conférence des présidents sera saisie de cette demande de création lors de sa prochaine réunion.

Rectification au sujet d'un vote

Mme Odette Herviaux. – Lors du vote de cet-après midi sur la proposition de loi Stabilisation du droit de l'urbanisme, je souhaitais voter pour, de même que M. Félix Desplan, pour lequel j'avais une procuration.

Mme la présidente. – Acte vous en est donné.

Transport public particulier de personnes (Procédure accélérée – Suite)

Mme la présidente. – Nous reprenons la discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale 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.

Discussion des articles (Suite)

ARTICLE 2

Mme la présidente. – Amendement n°11 rectifié, présenté par MM. Pellevat, Bouvard, Nègre, Longuet, Huré, Laménie, Mayet et Fouché, Mme Duchêne, M. Bockel, Mme Billon et MM. Médevielle et Cigolotti.

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

Le chapitre préliminaire du titre II du livre Ier de la troisième partie du code des transports est complété par des articles L. 3120-6 A et L. 3120-6 B ainsi rédigés :

« Art. L. 3120-6 A. – I. – Les personnes régies par le titre II du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports peuvent, à la demande de l'autorité administrative, transmettre des documents, des informations sectorielles ou des données statistiques, à l'exclusion notamment de toute donnée à caractère personnel, concurrentielle, stratégique ou vitale pour l'activité de l'entreprise.

« II. – Les documents, informations ou données transmises par les personnes visées au I du présent article relèvent de la loi n° 51-711 du 7 juin 1951 sur l'obligation, la coordination et le secret en matière de statistiques. Pour faciliter le traitement statistique, ils sont transmis de manière agrégée à l'autorité administrative.

« Art. L. 3120-6 B. – L'autorité administrative communique en ligne toute information publique sur le secteur du transport routier de personnes à toute personne intéressée qui en fait la demande dans le cadre de la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 portant diverses mesures d'amélioration des relations entre l'administration et le public et diverses dispositions d'ordre administratif, social et fiscal, et sous réserve du respect de la loi n° 51-711 du 7 juin 1951 sur l'obligation, la coordination et le secret en matière de statistiques, de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés et des secrets protégés par la loi, toute information agrégée telle que définie à l'article L. 3120-6 A du présent code afin :

« 1° D'appréhender l'économie du secteur du transport routier de personnes ;

« 2° D'améliorer la prise en compte des nouveaux usages par les autorités administratives dans les politiques publiques de mobilité, de lutte contre la congestion urbaine, de sécurité routière, de soutien à l'innovation, de promotion de l'emploi ou d'attractivité des territoires ;

« 3° De permettre de déterminer le nombre des autorisations de stationnement mentionnées à l'article L. 3121-1 et de renseigner sur une base mensuelle par commune les variations de valeur de ces autorisations de stationnement. »

M. Cyril Pellevat. – Nous ne sommes pas contre le transfert de données, mais le dispositif doit être respectueux des droits et libertés fondamentaux. Je suis prêt à retirer cet amendement au profit de l'amendement n°58, sous réserve que le rapporteur prenne en compte l'aspect vie privée en CMP.

Mme la présidente. – Amendement n°38 rectifié, présenté par Mme Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen.

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

Le chapitre préliminaire du titre II du livre I^{er} 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. – I. – L'autorité administrative peut imposer aux personnes intervenant dans le secteur du transport public particulier 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 même code.

« 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 avant leur transmission à l'autorité administrative.

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

« 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.

« Art. L. 3120-6. – L'autorité administrative rend public 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 :

« 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 ;

« 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 ;

« 3° D'informer les professionnels concernés de la situation concurrentielle et des conditions de travail dans le secteur.

« Art. L. 3120-7. – Il est institué un registre national à la charge des centrales de réservation, recensant les informations relatives à l'identification, la disponibilité et la géolocalisation des véhicules des conducteurs mis en relation par les professionnels relevant de l'article L. 3141-1. Ce registre a pour finalité le contrôle du respect par les conducteurs des règles fixées à l'article L. 3120-2. Ce registre peut être consulté à tout moment par l'autorité administrative pour l'application de l'article L. 3120-6 et des sanctions mentionnées à l'article L. 3124-7. »

Mme Évelyne Didier. – Amendement d'appel, sachant que cet article est central pour améliorer la connaissance du secteur. Nous avons besoin de données fiables pour mettre fin aux tensions autour des maraudes illégales. C'est pourquoi nous proposons de créer un registre national pour les VTC. On nous objecte que c'est inutile car seuls les taxis ont le droit de marauder. Certes, mais un tel registre

aiderait la police à mieux faire respecter la réglementation, en contrôlant les chauffeurs des entreprises sur lesquels pèsent des soupçons.

Mme la présidente. – Amendement n°17, présenté par M. Filleul et les membres du groupe socialiste et républicain.

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

Le chapitre préliminaire du titre II du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports est complété par des articles L. 3120-6 A à L. 3120-6 ainsi rédigés :

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

« 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 avant leur transmission à l'autorité administrative.

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

« 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.

« 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 :

« 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 ;

« 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 ;

« 3° D'informer les professionnels concernés de la situation concurrentielle et des conditions de travail dans le secteur. »

M. Jean-Yves Roux. – Supprimé en commission, cet article facilite l'accès aux données du secteur du transport public particulier de personnes en organisant leur transmission à l'administration et la publication de certaines d'entre elles. Cela sera tout particulièrement utile aux autorités organisatrices de transport pour organiser leur offre. La confidentialité est garantie, sous l'égide de la Cnil.

Mme la présidente. – Amendement identique n°47, présenté par le Gouvernement.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. – La commission du Sénat a supprimé l'article 2, mais a déposé depuis un amendement conservant le volet contrôles, sans le volet données statistiques. Cet article n'est pas motivé par une volonté kafkaïenne de collecter le plus d'informations possibles : c'est le fruit de l'expérience ! Les statistiques sont indispensables au Gouvernement et aux collectivités locales organisatrices de service public de transport.

M. Michel Bouvard. – Tout à fait.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. – Comment prendre une décision, sans disposer de l'ensemble des statistiques sur les chauffeurs ? Face à l'explosion du numérique, il faut asseoir la délibération collective et la décision publique sur des données fiables.

Un observatoire serait utile, comme il en existe dans d'autres secteurs concurrentiels. Les informations seront partagées avec les professionnels. Je ne comprends pas les réticences à l'égard de cette démarche rationnelle.

Mme la présidente. – Amendement n°58, présenté par M. Rapin, au nom de la commission.

Rétablir cet article dans la rédaction suivante :

Le chapitre préliminaire du titre II du livre Ier de la troisième partie du code des transports est complété par un article L. 3120-6 A ainsi rédigé :

« Art. L. 3120-6 A. – I. – Les personnes intervenant dans le secteur du transport public particulier de personnes, dont les centrales de réservation mentionnées à l'article L. 3142-1, communiquent à l'autorité administrative, à sa demande, tout document, toute donnée ou toute information utile pour :

« 1° Le contrôle du respect des dispositions législatives et réglementaires relatives à l'accès aux professions du transport public particulier de personnes, à leurs conditions d'exercice et aux activités de mise en relation mentionnées au titre IV du présent livre ;

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

« Si nécessaire, l'autorité administrative peut imposer la transmission périodique de ces données.

« II. – Les données mentionnées au I excluent les données relatives aux passagers. Lorsqu'elles concernent des déplacements, elles sont transmises sous une forme empêchant l'identification des passagers.

« Elles sont recueillies et traitées dans le respect de 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 modalités d'application du présent article. »

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – Le champ des données collectées nous paraissait très large, avec un risque d'insécurité juridique.

Cet amendement propose une nouvelle rédaction de l'article 2 qui écarte le volet données personnelles.

Pour obtenir des statistiques, le Gouvernement peut toujours invoquer la loi du 7 juin 1951 qui permet à l'administration d'interroger les sociétés, en toute légalité !

Oui, il faut créer un observatoire, pour connaître le nombre de chauffeurs, les structures et les sociétés en place. Cet amendement est un compromis, sans aller jusqu'au rétablissement pur et simple du texte.

Je demande la priorité sur mon amendement n°58.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. – Défavorable à l'amendement n°11 rectifié, favorable aux amendements n°38 rectifié et 17.

Si le droit positif permettait à l'administration d'obtenir des informations, ce texte n'aurait pas vu le jour ! Les plateformes ont refusé de nous fournir les données que nous leur demandions en nous opposant un défaut de base légale. Le Gouvernement soutient le

rétablissement de l'article 2. À défaut, sagesse sur l'amendement n° 58.

Mme la présidente. – Quel est l'avis du Gouvernement sur la demande de priorité ?

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. – Le Gouvernement s'y oppose.

Mme la présidente. – Dans ce cas, c'est au Sénat de se prononcer.

La demande de priorité est acceptée.

*L'amendement n°58 est adopté
et l'article 2 est ainsi rétabli.*

*Les amendements n°s 11 rectifié,
38 rectifié, 17 et 47 deviennent sans objet.*

ARTICLE 3

Mme la présidente. – Amendement n°23, présenté par M. Bouvard.

Alinéa 6

Remplacer le mot :

faire

par le mot :

prohiber

M. Michel Bouvard. – Cet amendement donne aux chauffeurs de VTC une liberté de choix par rapport aux plateformes, pour éviter qu'ils ne soient dépendants de l'une ou de l'autre.

Mme la présidente. – Amendement identique n°43, présenté par M. Pellevat.

M. Cyril Pellevat. – Il est défendu.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – On commande un véhicule X auprès d'une plateforme, c'est un véhicule Y qui se présente... Cela pose problème. Avis défavorable.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. – Même avis.

*Les amendements identiques n°s 23 et 43
ne sont pas adoptés.*

Mme la présidente. – Amendement n°49, présenté par le Gouvernement.

Alinéa 12

Rédiger ainsi cet alinéa :

« Certaines catégories d'accords ou de pratiques, certains accords ou certaines pratiques, notamment 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 conjoint des ministres chargés de l'économie et des transports, pris après avis conforme de l'Autorité de la concurrence et pour une durée ne pouvant excéder cinq ans. » ;

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. – Cet amendement rétablit la rédaction de l'Assemblée Nationale concernant les dérogations à l'interdiction des exclusivités entre plateformes et conducteurs.

Si les pratiques de certaines centrales, notamment les plus grosses, ne peuvent être acceptées, l'interdiction des clauses d'exclusivité ne peut être générale. Il est nécessaire, en droit et en opportunité, de ménager des dérogations encadrées. Une exclusivité dans le cadre d'un service de luxe pour une période courte est acceptable. La centrale peut accorder une compensation financière, qui profite au chauffeur. La rédaction de la commission, qui limite le champ de l'exemption au lancement d'un nouveau service, est trop restrictive et pénaliserait les acteurs historiques.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – Nous étions gênés par le « notamment » mais la concertation a permis de mieux comprendre la situation : d'accord pour revenir à l'écriture initiale.

L'amendement n°49 est adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°48 rectifié, présenté par le Gouvernement.

Après l'alinéa 12

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...° Au premier alinéa de l'article L. 420-6, la référence : « et L. 420-2 » est remplacée par les références : « , L. 420-2 et L. 420-2-2 » ;

*L'amendement rédactionnel n°48 rectifié,
accepté par la commission, est adopté.*

L'article 3, modifié, est adopté.

ARTICLE 3 BIS

Mme la présidente. – Amendement n°14 rectifié, présenté par MM. Pellevat, Bouvard, Nègre, Longuet, Huré, Fouché, Laménie et Mayet, Mme Duchêne, M. Bockel, Mme Billon et MM. Médevielle et Cigolotti.

Supprimer cet article.

M. Cyril Pellevat. – La création d'un label pour les VTC offrant des prestations répondant à des normes de qualité particulières crée une inégalité de traitement entre VTC, laissant l'administration seule juge. Cela n'a pas sa place dans la loi.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – Cette disposition a été insérée après concertation avec les acteurs. Avis défavorable.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. – Le Gouvernement est favorable au label qualité, qui correspond à un besoin exprimé par les professionnels qui ont une clientèle exigeante, souvent étrangère. La promotion du tourisme haut de gamme contribue au rayonnement de notre pays. Avis défavorable.

M. Michel Bouvard. – Comment seront définies ces normes de qualité particulières ? Selon quels

critères ? On donne carte blanche à l'administration. La qualité de l'accueil touristique passe certes par le véhicule, mais aussi par le comportement du chauffeur...

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. – Je comprends la question mais je me plie à la volonté du Sénat de renvoyer au décret ! Dans ce domaine, rien ne peut être fait unilatéralement par l'administration, le label sera élaboré conjointement avec les professionnels.

L'amendement n°14 rectifié n'est pas adopté.

L'article 3 bis est adopté.

ARTICLE 4

Mme la présidente. – Amendement n°26, présenté par M. Bouvard.

Rédiger ainsi cet article :

I. – L'article L. 3112-1 du code des transports est ainsi modifié :

1° Au début du premier alinéa, est ajoutée la mention : « I. – » ;

2° Il est ajouté un II ainsi rédigé :

« II. – Les entreprises de transport public routier collectif mentionnées à l'article L. 3112-1 peuvent réaliser des prestations prévues à l'article L. 3120-1. Les titulaires des capacités de transport routier de personnes bénéficient d'une attribution automatique de la carte professionnelle nécessaire pour la conduite de véhicules de transport avec chauffeur. »

II. – Les chauffeurs exerçant une activité de transport de personnes, en indépendant ou en salarié, sur un rythme partiel ou continu, depuis au moins deux mois avant la date d'entrée en vigueur de la présente loi, et dans le cadre d'une entreprise de transport public routier collectif mentionnée au I de l'article L. 3112-1 du code des transports, bénéficient à titre dérogatoire d'une attribution automatique de la carte professionnelle nécessaire pour la conduite de voitures de transport avec chauffeur.

III. – Le II de l'article L. 3112-1 du code des transports entre en vigueur un an après la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

IV. – Le II du présent article entre en vigueur trois ans après la date d'entrée en vigueur de la présente loi. Un décret en Conseil d'État, pris après avis conforme de l'Autorité de la concurrence, fixe les mesures dérogatoires permettant aux chauffeurs mentionnés au II du présent article, n'ayant pas achevé la période probatoire prévue à l'article L. 223-1 du code de la route, de bénéficier d'une carte professionnelle nécessaire à la conduite d'une voiture de transport avec chauffeur.

M. Michel Bouvard. – L'amendement précise les conditions d'accès à la profession pour améliorer la

fluidité et responsabiliser les acteurs sur la formation et les titres nécessaires.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – Vous revenez sur la Loti : avis défavorable.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. – Même avis.

L'amendement n°26 n'est pas adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°7 rectifié, présenté par MM. Capo-Canellas et Médevielle, Mmes Jouanno et Billon, MM. Cadic, Bockel et Guerriau et Mme Joissains.

I. – Alinéa 3

Remplacer le mot :

huit

par le mot :

sept

II. – Alinéa 7

Remplacer le mot :

huit

par le mot :

sept

III. – Alinéa 9

Remplacer le mot :

huit

par le mot :

sept

M. Vincent Capo-Canellas. – En limitant l'activité de Loti aux seuls véhicules de plus de huit places, outre le conducteur, soit neuf places, les véhicules qui n'en comportent que huit se retrouvent de fait exclus, comme la Volkswagen Caravelle et la Mercedes Vito, très utilisés par les hôtels, lors de congrès, pour transporter plusieurs passagers.

De nombreux chauffeurs ont acheté ce type de véhicule pour exercer le métier de chauffeur Loti. En outre, les véhicules de plus de huit places nécessitent de disposer d'un permis D. De nombreux chauffeurs ne pourront plus exercer leur métier !

Il faut assouplir la réglementation relative aux Loti en autorisant les voitures disposant de seulement sept places.

Mme la présidente. – Amendement n°50, présenté par le Gouvernement.

Alinéas 8 et 9

Remplacer ces alinéas par un alinéa ainsi rédigé :

II. – Les entreprises de transport public routier collectif de personnes mentionnées au II de l'article L. 3112-1 du code des transports exécutant, à la date de promulgation de la présente loi, dans les périmètres mentionnés au

même II, des services occasionnels avec des véhicules motorisés comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum, disposent d'un délai d'un an pour se conformer au titre II du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports. L'activité de ces entreprises reste régie par le titre I^{er} 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.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. – Nous limitons à un an à compter de la promulgation de la loi la période transitoire prévue pour que les entreprises Loti se conforment à la réglementation. Il s'agit de trouver un juste équilibre entre l'impératif de faire cesser au plus vite les possibilités de détournements et la nécessité de laisser un délai raisonnable au sens de la jurisprudence. Il est important de sauvegarder la place des Loti traditionnelles dans l'économie française.

Il est, en outre, délicat d'inscrire une date fixe dans un texte dont on ne connaît pas encore la date de promulgation, au risque de rendre inopérant le basculement Loti-VTC pour les acteurs concernés par les mesures dérogatoires définies par ce texte.

Mme la présidente. – Amendement n°64, présenté par M. Rapin, au nom de la commission.

Alinéas 8 et 9

Remplacer ces alinéas par un alinéa ainsi rédigé :

II. – Le II de l'article L. 3112-1 du code des transports ne s'applique qu'à partir du premier jour du douzième mois suivant la promulgation de la loi aux entreprises de transport public routier collectif de personnes exécutant, à la date de la promulgation de la loi, dans les périmètres mentionnés au même II, des services occasionnels avec des véhicules motorisés comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – Face à l'urgence, nous avons proposé une date fixe - sans doute trop rapprochée. Nous vous suivons sur le délai d'un an à compter de la promulgation, mais avec une rédaction juridiquement plus solide.

Mme la présidente. – Amendement n°12 rectifié, présenté par MM. Pellevat, Bouvard, Nègre, Longuet, Huré, Laménie, Mayet et Fouché, Mme Duchêne, M. Bockel, Mme Billon et MM. Médevielle et Cigolotti.

I. – Alinéa 8

Remplacer la date :

le 1^{er} janvier 2017

par les mots :

douze mois après la date d'entrée en vigueur de la présente loi

II. – Alinéa 9

Remplacer les mots :

ne s'applique qu'à partir du 1^{er} juillet 2018

par les mots :

s'applique vingt-quatre mois après la promulgation de la présente loi

M. Cyril Pellevat. – Nous proposons aussi un délai de douze mois à compter de la promulgation, pour une application 24 mois après.

Mme la présidente. – Amendement n°19, présenté par MM. Guerriau, Delahaye, Pozzo di Borgo, Canevet et Cadic.

Alinéas 9 et 10

Rédiger ainsi ces alinéas :

Les entreprises de transport public routier collectif de personnes exécutant, au 1^{er} juillet 2017, dans les périmètres mentionnés au même II, des services occasionnels avec des véhicules motorisés comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum, doivent se conformer au titre II du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports avant le 31 décembre 2017. L'activité de ces entreprises demeure régie par le titre I^{er} du même livre soit jusqu'à l'inscription de ces entreprises au registre mentionné à l'article L. 3122-3 du même code, soit jusqu'à 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 31 décembre 2017.

III. – Un décret en Conseil d'État fixe les mesures dérogatoires mises en place à titre temporaire au bénéfice des conducteurs pendant la période probatoire prévue à l'article L. 223-1 du code de la route pour leur permettre de se conformer aux conditions mentionnées à l'article L. 3120-2-1 du code des transports. Les entreprises mentionnées au second alinéa du II du présent article et inscrites sur le registre mentionné à l'article L. 3122-3 du même code avant le 31 décembre 2017 se conforment, pour les véhicules déclarés avant cette date, aux dispositions prises en application de l'article L. 3122-4 dudit code au plus tard lors du premier renouvellement de leur inscription suivant le 31 décembre 2017.

M. Joël Guerriau. – Le recours au Loti a été détourné de l'esprit de la loi, au détriment des chauffeurs eux-mêmes. Le modèle économique des plateformes est fondé sur une offre exponentielle : des transports assurés avec moins de sécurité par des conducteurs ayant suivi une formation plus courte.

Au vu des détournements et de l'impact de ces pratiques sur l'économie du secteur du transport public particulier de personne, il semble bien candide de prévoir une longue période de transition : ce serait laisser les fautifs continuer à détourner la réglementation avec l'absolution de la représentation nationale. Affirmons la primauté de nos lois sur la frénésie de certains pirates !

Mme la présidente. – Amendement n°53, présenté par le Gouvernement.

Alinéa 10

Rédiger ainsi cet alinéa :

III – Un décret en Conseil d'État fixe les mesures dérogatoires mises en place à titre temporaire au bénéfice des conducteurs dont le permis est affecté par le délai probatoire prévu à l'article L. 223-1 du code de la route, pour leur permettre d'obtenir la carte professionnelle mentionnée à l'article L. 3120-2-2 du code des transports.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. – Nous rétablissons l'affirmation du caractère temporaire de la dérogation relative aux conducteurs Loti, qui devront bien entendu, en tout état de cause, remplir les conditions d'aptitude et d'honorabilité. Elles seront vérifiées selon les règles de droit commun.

Mme la présidente. – Amendement n°60, présenté par M. Rapin, au nom de la commission.

Alinéa 10

1° Après le mot :

fixe

insérer les mots :

, pour une durée limitée,

2° Remplacer les mots :

second alinéa du II, déclarés avant le 1^{er} janvier 2017

par les mots :

II du présent article

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – Amendement de coordination. Les mesures dérogatoires prévues pour les conducteurs en période probatoire de permis seront mises en place de façon temporaire.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. – Je demande une suspension de quelques minutes pour rapprocher nos points de vue.

Mme la présidente. – D'accord.

La séance est suspendue de 22 h 10 à 22 h 15.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – La remarque de M. Capo-Canellas sur les véhicules à sept places est pertinente. Qu'en pense le Gouvernement ? Avis favorable à l'amendement n°7 rectifié, si on peut l'intégrer dans le texte.

La commission se rallie à l'amendement n°50 du Gouvernement et retire l'amendement n°64. D'accord pour une période transitoire d'un an à compter de la promulgation. Dès lors, avis défavorable aux amendements n°s 12 rectifié et 19. Avis défavorable à l'amendement n°53 : nous sommes d'accord sur le fond, mais pas sur la rédaction. L'amendement de la commission intègre des remarques du Gouvernement.

L'amendement n°64 est retiré.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. – Je comprends l'objectif de M. Capo-Canellas, mais la référence aux huit places figure dans le code de la route. J'ai demandé à mes services d'examiner la situation.

Les exploitants en service occasionnel Loti avec huit places assises passagers devront basculer dans le cadre VTC pour continuer à exercer avec les mêmes prestations, mais des dérogations seront prévues à l'article 4 qui organise les modalités de transition.

Les véhicules actuellement utilisés en Loti pourront être inscrit au registre VTC, quelles que soient leurs caractéristiques : ce n'est que lors du renouvellement de l'autorisation, au minimum cinq ans après, qu'ils devront avoir été rendus conformes. Si des interrogations perdurent, le Gouvernement publierait une circulaire. Vous avez satisfaction. Retrait de l'amendement n°7 rectifié ?

Avis défavorable aux amendements n°s 12 rectifié et 19.

Retrait, sinon rejet, de l'amendement n°60.

M. Vincent Capo-Canellas. – Merci au rapporteur pour son écoute, au ministre pour sa réponse précise et son engagement à publier un texte interprétatif si besoin : je retire l'amendement n°7 rectifié.

L'amendement n°7 rectifié est retiré.

L'amendement n°50 est adopté.

Les amendements n°s 12 rectifié et 19 deviennent sans objet.

L'amendement n°53 n'est pas adopté.

L'amendement n°60 est adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°57, présenté par M. Rapin, au nom de la commission.

Alinéa 7

Compléter cet alinéa par le mot :

assises

L'amendement rédactionnel n°57, accepté par le Gouvernement, est adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°51, présenté par le Gouvernement.

Alinéa 11

Rédiger ainsi cet alinéa :

IV. – L'obligation de répondre à des critères techniques et de confort prévue à l'article L. 3122-4 du code des transports n'est pas applicable aux véhicules déclarés par les entreprises mentionnées au II du présent article lors de leur inscription au registre mentionné à l'article L. 3122-3 du code des transports. Elle leur est applicable pour tout véhicule supplémentaire déclaré

postérieurement à l'inscription susmentionnée et, pour l'ensemble des véhicules déclarés, à compter du premier renouvellement de l'inscription de ces entreprises sur ce registre.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. – Ne pourront déroger aux caractéristiques techniques imposées aux véhicules VTC que les véhicules déclarés par les anciens Loti au moment de leur inscription au registre VTC. Tout véhicule supplémentaire déclaré pendant la période de validité de l'inscription devra être conforme aux obligations VTC ; l'ensemble du parc devra y être conforme au plus tard lors du premier renouvellement de l'inscription au registre VTC.

La réussite de la réforme tiendra au caractère équilibré des mesures dérogatoires.

Mme la présidente. – Amendement n°61, présenté par M. Rapin, au nom de la commission.

Alinéa 11, première phrase

Rédiger ainsi cette phrase :

L'obligation de répondre à des conditions techniques et de confort prévue à l'article L. 3122-4 du code des transports n'est pas applicable aux véhicules déclarés par les entreprises mentionnées au II du présent article lors de leur inscription au registre mentionné à l'article L. 3122-3 du même code, lorsque cette inscription intervient avant le premier jour du douzième mois suivant la promulgation de la loi.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – Nous prenons en compte les remarques du Gouvernement, en étant cependant plus précis que lui. Avis défavorable à l'amendement n°51.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. – Je juge au contraire l'amendement du Gouvernement plus précis dans les étapes du basculement, dont l'impact sera faible sur les flottes de véhicules. Sagesse.

L'amendement n°51 n'est pas adopté.

L'amendement n°61 est adopté.

L'article 4, modifié, est adopté.

ARTICLES ADDITIONNELS

Mme la présidente. – Amendement n°5 rectifié bis, présenté par MM. Chaize, Nègre, Mandelli, Vasselle et Vaspart, Mme Hummel, MM. Huré, Commeinhes et Milon, Mme Lamure et MM. Masclét, P. Leroy, Laménie, Bouchet, Revet, Chasseing, Pointereau, D. Robert et Husson.

Après l'article 4

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le code des transports est ainsi modifié :

1° Le I de l'article L. 3120-2 est abrogé ;

2° Au I de l'article L. 3124-12, les mots : « au I et » sont supprimés.

M. Patrick Chaize. – En l'état actuel de sa rédaction, la présente proposition de loi rend *de facto* impossible les prestations de services de transport partagé, qui ne bénéficient aujourd'hui d'aucune définition juridique spécifique.

Aussi, cet amendement supprime l'interdiction de la tarification à la place pour le transport public particulier afin de s'assurer que des prestations de services de transport partagé puissent toujours être offertes aux usagers.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – Je demande l'avis du Gouvernement. La location partagée protège le revenu du conducteur, ce que ne garantit pas la tarification à la place. Un chauffeur de navette qui ne conduirait qu'un seul passager serait perdant. Assurons à tous le même revenu. Avec la location à la place, nous reviendrions sur la loi Thévenoud : la commission a émis ce matin un avis défavorable, mais je veux entendre le Gouvernement.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. – L'interdiction de tarification à la place est déjà contournée *via* des forfaits dégressifs ou des prix à la course. L'enjeu touche une pratique qui réduit les missions de polluants et le coût du déplacement pour les usagers. Cela mérite une concertation. Le Gouvernement n'est pas plus avancé que la commission mais je ne veux pas m'opposer à cet amendement qui est le seul à ouvrir le débat. Sagesse.

M. Michel Bouvard. – Très bien !

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – La question est épineuse... À mon tour je m'en remets à la sagesse.

L'amendement n°5 rectifié bis est adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°16 rectifié, présenté par MM. Arnell, Mézard, Amiel, Barbier, Bertrand, Castelli, Collin, Collombat, Esno, Fortassin, Guérini et Hue, Mmes Jouve, Laborde et Malherbe et MM. Requier et Vall.

Après l'article 4

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le titre III du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports est complété par un chapitre ainsi rédigé :

« Chapitre ...

« Services de mobilité d'utilité sociale

« Art. L. 3133-... – Les associations régies par la loi du 1^{er} juillet 1901 relative au contrat d'association ou inscrite au registre des associations en application du code civil local applicable dans les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle peuvent organiser des services de mobilité au bénéfice des personnes dont l'accès aux transports publics collectif ou particulier est limité du fait de leurs revenus ou de leur localisation géographique.

« Ces prestations sont fournies à titre non onéreux, sans préjudice de la possibilité pour l'association de demander aux bénéficiaires une participation aux coûts qu'elle supporte pour l'exécution du service.

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

M. Guillaume Arnell. – L'offre de mobilité contribue à la réduction des inégalités, tous n'ayant pas les moyens d'acheter un véhicule.

Cet amendement favorise le développement d'une offre de transport au bénéfice des familles en situation de précarité ou d'isolement. Cela répond à un engagement du Gouvernement touchant, dans les territoires ruraux ou enclavés, le développement de nouveaux services de mobilité d'utilité sociale, en s'appuyant notamment sur le tissu associatif en les protégeant des formes de concurrence déloyale.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – Avis très favorable.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. – L'objectif est louable mais la difficulté est d'articuler l'action des associations et la concurrence des acteurs privés. Souvent, le secteur associatif se développe et se trouve critiqué par le secteur privé. Cependant, le Gouvernement ne veut pas s'opposer à cet amendement, d'autant que vous renvoyez à un décret en Conseil d'État. Sagesse.

M. Alain Vasselle. – Pourquoi cette mesure ne s'appliquerait-elle pas sur tout le territoire et seulement dans l'Alsace et la Moselle ? Enfin, le droit actuel n'offre-t-il pas déjà les moyens d'organiser un tel transport public collectif en direction des personnes démunies, en particulier *via* les centres communaux d'action sociale ?

Mme Évelyne Didier. – Dans mon département, nous avons pu mettre en place un service de transport collectif réservé aux personnes en recherche d'emploi. Les collectivités territoriales ont organisé, avec l'aide du département, des transports à la demande avec des tarifs sociaux. Toutefois, si cet amendement facilite l'organisation de tels services, je le voterai.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – L'amendement ne prend l'Alsace-Moselle que comme exemple. La proposition de loi supprime le statut Loti dans les villes de plus de 100 000 habitants, mais il faut le préserver dans les territoires péri-urbains et ruraux où il est très utile.

L'amendement n°16 rectifié est adopté, et devient article additionnel.

Mme la présidente. – Amendement n°54, présenté par le Gouvernement.

Après l'article 4

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le code des transports est ainsi modifié :

1° Après l'article L. 3511-2, il est inséré un article L. 3511-3 ainsi rédigé :

« Art. L. 3511-3. – Le II de l'article L. 3112-1 n'est pas applicable en Guadeloupe, en Guyane, en Martinique et à La Réunion. » ;

2° Après l'article L. 3521-2, il est inséré un article L. 3521-2-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 3521-2-1. – Le II de l'article L. 3112-1 n'est pas applicable à Mayotte. » ;

3° Après l'article L. 3551-1, il est inséré un article L. 3551-1-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 3551-1-1. – Le II de l'article L. 3112-1 n'est pas applicable à Saint-Pierre-et-Miquelon. »

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. – En Guadeloupe, en Guyane, en Martinique, à La Réunion, à Mayotte et à Saint-Pierre-et-Miquelon, les conditions géographiques, ainsi que le niveau d'organisation des transports collectifs sont particuliers et ne justifient pas la modification du régime juridique des Loti proposée dans la présente proposition de loi.

Compte tenu des compétences locales en matière de transport routier, l'article L. 3112-1 n'est pas applicable à Saint-Barthélemy et à Saint-Martin.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – Avis favorable. Président de l'association des élus du littoral, je connais la difficulté de mettre en place des services de transports collectifs outre-mer. Le statut Loti y est particulièrement adapté, même pour des villes de plus de 100 000 habitants.

L'amendement n°54 est adopté, et devient article additionnel.

ARTICLE 5

Mme la présidente. – Amendement n°28, présenté par M. Bouvard.

Rédiger ainsi cet article :

Le titre II du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports est ainsi modifié :

1° L'article L. 3122-4 est ainsi rédigé :

« Art. L. 3122-4. – Les exploitants disposent d'une ou de plusieurs voitures de transport avec chauffeur et emploient un ou plusieurs conducteurs répondant aux conditions prévues à l'article L. 3122-8. Les véhicules répondent à des conditions techniques et de confort qui sont identiques à celles des taxis et qui sont définies par voie réglementaire. » ;

2° L'article L. 3122-7 est ainsi rédigé :

« Art. L. 3122-7. – Peuvent seules exercer l'activité de conducteur de voiture de transport avec chauffeur les personnes qui justifient de conditions d'aptitude professionnelle constatées par la réussite à un examen théorique, accessible à tous et proportionné dont l'organisation est libre, régulière et confiée à des centres de formation agréés par l'autorité administrative qui en

assurent la conception et la correction. Ces conditions sont définies par décret en Conseil d'État, pris après l'avis conforme de l'Autorité de la concurrence. » ;

3° L'article L. 3122-8 est ainsi rédigé :

« Art. L. 3122-8. – L'exercice de l'activité de conducteur de voiture de transport avec chauffeur est subordonné à la délivrance immédiate d'une carte professionnelle par l'autorité administrative sur simple présentation de l'attestation de réussite à l'examen prévu par l'article L. 3122-7 » ;

4° Sont abrogés :

a) L'article L. 3122-9 ;

b) La section 3 du chapitre I^{er} ;

5° L'article L. 3120-1 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Les entreprises de transport public routier collectif mentionnées à l'article L. 3112-1 et les entreprises mentionnées aux articles L. 3121-1, L. 3122-1 et L. 3123-1 peuvent réaliser les prestations prévues au premier alinéa. »

M. Michel Bouvard. – Le nouvel examen professionnel inquiète et appelle bien des précisions, sur les délais, les contenus. Les chambres des métiers vont s'en occuper au lieu des chambres de commerce et d'industrie ; pourquoi ?

Cet amendement l'encadre en précisant qu'il doit être accessible et proportionné. Que deviendront, en outre, les centres d'examen pour VTC agréés par les préfetures ?

Mme la présidente. – Amendement n°13 rectifié, présenté par MM. Pellevat, Bouvard, Nègre, Longuet, Chaize, Huré, Mayet et Fouché, Mme Duchêne, M. Bockel, Mme Billon et MM. Médevielle et Cigolotti.

Rédiger ainsi cet article :

Le titre II du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports est ainsi modifié :

1° L'article L. 3122-7 est ainsi rédigé :

« Art. L. 3122-7. – Peuvent seules exercer l'activité de conducteur de voiture de transport avec chauffeur les personnes qui justifient de conditions d'aptitude professionnelle constatées par la réussite à un examen théorique, accessible à tous et proportionné dont l'organisation est libre, régulière et confiée à des centres de formation agréés par l'autorité administrative qui en assurent la conception et la correction. Ces conditions sont définies par décret en Conseil d'État, pris après avis conforme de l'Autorité de la concurrence. » ;

2° L'article L. 3122-8 est ainsi rédigé :

« Art. L. 3122-8. – L'exercice de l'activité de conducteur de voiture de transport avec chauffeur est subordonné à la délivrance immédiate d'une carte professionnelle par l'autorité administrative sur simple présentation de

l'attestation de réussite à l'examen prévu par l'article L. 3122-7. »

M. Cyril Pellevat. – L'annulation de l'examen d'octobre confirme l'utilité de cet amendement.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – Qu'en pense le Gouvernement ? Cet examen suscite les craintes de la profession.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. – Il n'existe pas de centres exclusivement consacrés à l'organisation d'examens, mais 150 centres de formation. Le taux de réussite varie d'un centre à l'autre entre 15 % et 60 %, ce qui montre que la qualité des préparations est très inégale.

Votre amendement aboutirait à ce que les centres de formation forment et délivrent à la fois le certificat d'aptitude. Ce n'est pas satisfaisant !

Le débat rappelle celui sur les auto-entrepreneurs. La même suspicion planait sur la neutralité des chambres de métiers. Pourtant, avec du recul, il apparaît que leur compétence a permis une reconnaissance du statut d'auto-entrepreneur.

Les chambres des métiers sont des services publics. Le hasard veut que le président de l'association des clubs de métiers soit aussi président de l'association des taxis. Mais il ne le sera pas toujours et ce n'est pas un motif de suspicion. Avis défavorable.

M. Alain Vasselle. – Votre réponse ne me satisfait pas : cet amendement vise, utilement, à ce que les centres de formation soient certifiés et à ce qu'ils délivrent des certificats professionnels ! Je voterai l'amendement.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. – Les centres sont déjà agréés ! À Paris, le taux de réussite, cette année, atteint 19 % pour une société, 40 % en Essonne, 96 % dans les Hauts de Seine...

Mme Nicole Bricq. – Il y a aussi de tels écarts pour le permis de conduire !

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. – Pas dans les mêmes proportions ! Il y a manifestement des gens qui se présentent à l'examen sans avoir été formés, il faut y être très attentif pour professionnaliser.

M. Michel Bouvard. – Merci pour votre réponse et pour la clarté de votre réponse. Je partage vos interrogations sur les différences selon les centres. Cependant, pourquoi seulement un tronc commun, alors que les métiers sont les mêmes ? L'accès au métier doit être libre dès lors qu'on satisfait à certaines conditions. N'allons pas faire en douce un *numerus clausus*, une régulation qui entraînerait de la suspicion. Contre des garanties, je veux bien retirer...

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. – Cette démarche résulte du travail mené en commun avec les professionnels, qui ont validé le principe de tronc commun. Il représente 85 % des épreuves, la différence a trait aux réglementations spécifiques,

selon qu'on est taxi ou VTC. Le tronc commun et les épreuves spécifiques sont acceptés.

M. Michel Bouvard. – Si les différences ne portent que sur la réglementation spécifique à chaque profession, je me rallie au tronc commun.

M. Cyril Pellevat. – Pourquoi votre refus de donner cette compétence aux chambres de commerce ? Le transfert de compétences va bien au-delà de la préparation à l'examen, c'est bien le transfert de l'examen lui-même dont il s'agit. Cependant, je veux bien retirer l'amendement n°13 rectifié.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. – C'est la loi : au-delà de dix salariés, la chambre de commerce est compétente ; en deçà, c'est la chambre des métiers.

Les amendements n°s 28 et 13 rectifié sont retirés.

Mme la présidente. – Amendement n°39, présenté par Mme Didier et les membres du groupe communiste républicain et citoyen.

Alinéa 4

Rétablir l'article L. 3120-2-1-1 dans la rédaction suivante :

« Art. L. 3120-2-1-1. – Les examens destinés à constater les conditions d'aptitude professionnelle mentionnées à l'article L. 3120-2-1 ont pour objet d'assurer un haut niveau de sécurité des passagers et des usagers de la route.

« Ces examens sont organisés de manière à permettre à l'ensemble des candidats qui le souhaitent de se présenter dans des conditions de délais et de préparation satisfaisantes. À cette fin, le nombre de candidats ayant été ajournés par manque de place et les taux de réussite sont rendus publics au plus tard un mois après chaque session. » ;

Mme Évelyne Didier. – Les plateformes, contre le tronc commun, ont prétexté un risque de raréfaction des candidats, alors qu'elles se soucient surtout du *turn over* de chauffeurs qu'elles veulent sous leur main, sans avoir à les former et sans qu'ils atteignent les trois mois après lesquels ils pourraient prétendre devenir salariés. Le tronc commun sera utile aux chauffeurs comme aux utilisateurs, nous le confortons dans cet amendement.

Mme la présidente. – Amendement identique n°52, présenté par le Gouvernement.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. – Ces examens poursuivront un objet de sécurité et ne seront pas l'occasion d'imposer des obligations injustifiées pour empêcher artificiellement l'accès à la profession. Les conditions d'organisation garantiront à tous ceux qui le souhaitent de tenter l'examen dans de bonnes conditions. Les principales statistiques relatives aux examens seront publiques. La transparence évitera les faux débats.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – J'entends bien vos propos rassurants, monsieur le ministre, mais est-ce à la loi de définir les modalités d'organisation de l'examen ? C'est réglementaire : avis défavorable aux amendements n°s 39 et 52.

Mme Évelyne Didier. – Je me méfie de cet argument, car cela revient à confier le pouvoir à l'administration. Les sanctions et les contrôles, par exemple, n'ont-ils pas leur place dans la loi ? Le rejet pour cause de domaine réglementaire n'est pas un mantra...

M. Vincent Capo-Canellas. – C'est juste.

M. Charles Revet. – Très bien !

Les amendements n°s 39 et 52 ne sont pas adoptés.

Mme la présidente. – Amendement n°32 rectifié, présenté par M. Bouvard.

Après l'alinéa 13

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...°) L'article L. 3122-9 ;

M. Michel Bouvard. – Nous supprimons l'interdiction de la maraude pour les VTC, introduite en 2014, notamment parce qu'elle pousse au transport à vide, contre les engagements en matière environnementale. Est-ce bien cohérent ?

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – Le raisonnement est habile mais l'affaire est délicate. Les chauffeurs de VTC ne le demandent pas. Avis défavorable.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. – Même avis...au nom des dizaines d'heures passées à apaiser le secteur. Ne rallumez pas le feu !

M. Alain Vasselle. – Qu'en pense Mme Royal ?

M. Michel Bouvard. – D'accord, je le retire, non sans avoir souligné l'absurdité de cette disposition.

L'amendement n°32 rectifié est retiré.

L'article 5 est adopté.

ARTICLES ADDITIONNELS

Mme la présidente. – Amendement n°30, présenté par M. Bouvard.

Après l'article 5

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Le 1° du III de l'article L. 3120-2 du code des transports est abrogé.

M. Michel Bouvard. – On ne peut interdire la communication sur mobile des informations utiles au choix du mode de transport, sans aller contre les nouvelles technologies. Ces informations ne remettent pas en cause le monopole de la maraude aux taxis.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – Nous avons choisi de ne pas revenir dans un premier temps

sur la loi Thévenoud. Reste, il est vrai, que l'on court après les innovations technologiques, il faudrait un grand texte. Avis défavorable.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. – Même avis.

L'amendement n°30 n'est pas adopté.

L'article 6 demeure supprimé.

L'amendement n°3 n'est pas défendu.

L'article 7 est adopté.

L'article 7 bis est adopté.

Mme la présidente. – Amendement n°33, présenté par Mme Monier.

Après l'article 7 bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Au début du quatrième alinéa de l'article L. 3121-3 du code des transports, sont insérés les mots : « Dans ce dernier cas, ».

Mme Marie-Pierre Monier. – Un chauffeur de taxi souhaite revendre sa licence tout en continuant à exercer comme salarié, mais il ne le peut pas à cause du quatrième alinéa de l'article L. 3121-3 du code des transports, lequel ne se rapporte qu'au cas prévu au troisième alinéa concernant les bénéficiaires de la dérogation liée à l'inaptitude physique.

Cette interprétation correspond à la volonté du législateur car ces deux alinéas ont été introduits par l'article 80 de la loi du 17 janvier 2002 et a été confirmée par le tribunal administratif de Grenoble dans son avis du 16 décembre 2009 faisant suite à une demande du préfet de l'Isère.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – Nous n'avions pas saisi la portée et le sens de cet amendement : quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. – Vous proposez de restreindre au cas d'inaptitude physique définitive – c'est inopérant puisque dans ce cas, le chauffeur ne peut plus conduire. Retrait ?

Mme Marie-Pierre Monier. – D'accord.

L'amendement n°33 est retiré.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – L'amendement n°3 n'a pas été défendu, alors qu'il portait sur le rejet important de la location gérance. Nous voulions interroger le Gouvernement sur le sujet ; peut-il nous apporter des précisions ?

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. – La loi ne fait qu'explicitement un avis du Conseil d'État de novembre 2013 qui indique que la location-gérance comprend l'autorisation de stationnement - la licence - et le véhicule dûment équipé. Un taxi, légalement, c'est un véhicule, un exploitant et une licence. La location-gérance doit porter sur tous les éléments du fonds de commerce. Si on les dissocie, on risque de voir contester la valeur patrimoniale de la licence...

ARTICLE 8

Mme la présidente. – Amendement n°31 rectifié, présenté par M. Bouvard.

I. – Après l'alinéa 5

Insérer six alinéas ainsi rédigés :

...° L'article L. 3121-1 est ainsi rédigé :

« Art. L. 3121-1. – Les taxis sont des véhicules automobiles comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum, munis d'équipements spéciaux, d'un compteur connecté qui enregistre toutes les transactions et transmet automatiquement ces données à l'autorité administrative, ainsi que d'un terminal de paiement électronique fonctionnel qui accepte tout paiement, et dont le propriétaire ou l'exploitant est titulaire d'une autorisation de stationnement sur la voie publique, en attente de la clientèle, afin d'effectuer, à la demande de celle-ci et à titre onéreux, le transport particulier des personnes et de leurs bagages. » ;

...° L'article L. 3121-1-1 est ainsi rédigé :

« Art. L. 3121-1-1. – Des signes distinctifs et une couleur unique de ces véhicules automobiles sont imposés à l'ensemble des taxis par l'autorité administrative compétente pour délivrer les autorisations de stationnement mentionnées à l'article L. 3121-1 à compter du lendemain de la promulgation de la loi n° du relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le domaine du transport public de voyageurs. » ;

...° Après l'article L. 3121-1-1, il est inséré un article L. 3121-1-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 3121-1-2. – Le non-respect des obligations résultant de la présente section est sanctionné en application de l'article L. 3124-2. » ;

II. – Après l'alinéa 8

Insérer deux alinéas ainsi rédigés :

...° L'article L. 3124-2 est ainsi rédigé :

« Art. L. 3124-2. – En cas de violation par un conducteur de taxi de la législation, notamment les articles L. 3121-1 et L. 3121-1-1, et 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. » ;

M. Michel Bouvard. – Cet amendement m'a valu des courriels vindicatifs du syndicat Sud-Taxis.

L'obligation d'accepter les paiements par carte bancaire n'est pas respectée par les taxis. (*Mme Nicole Bricq renchérit*) Résultat, les clients, étrangers notamment, sont contraints d'attendre des heures des taxis qui acceptent ce mode de paiement.

Cet amendement rend obligatoire, comme en Belgique, le compteur connecté, qui permettra de

retracer les transactions et aussi de disposer de données sur le trafic et les flux.

L'amendement n°29 rectifié est retiré.

Mme la présidente. – Amendement n°18, présenté par MM. Filleul et Roux.

I. – Après l'alinéa 5

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

...° À l'article L. 3121-1, les mots : « et d'un terminal de paiement électronique, » sont supprimés ;

II. – Alinéa 7

Remplacer cet alinéa par deux alinéas ainsi rédigés :

6° L'article L. 3121-11-2 est ainsi rédigé :

« Art. L. 3121-11-2. – Pour toutes les courses réalisées par un taxi, quel que soit le montant du prix, le passager peut payer dans le véhicule par carte bancaire. » ;

M. Jean-Yves Roux. – Afin de pleinement répondre à l'objectif fixé par la loi de 2014, nous remplaçons l'obligation de moyen - la présence d'un terminal de paiement - par une obligation de résultat ; le passager doit pouvoir payer par carte bancaire.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – Grâce à l'article 2, on peut déjà recueillir des données sur les flux et le trafic.

Les taxis sont aujourd'hui soumis à une obligation de moyen, celle de s'équiper en terminal de paiement électronique. Mais celui-ci ne fonctionne pas toujours.

M. Michel Bouvard. – Quand il existe ! Il y a beaucoup de fraude.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – L'amendement n°18 remplace cette obligation par une obligation de résultat. Si le résultat n'est pas là, le défaut pourra être constaté par la police. Le client doit pouvoir payer par carte bancaire. Retrait de l'amendement n°31 rectifié, avis favorable à l'amendement n°18.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. – Tout ce qui permet aux consommateurs de payer par carte bleue doit être fait. L'obligation de résultat est une bonne idée.

L'amendement n°31 rectifié a été mal reçu, considéré par la profession comme un amendement anti-fraude fiscale. Je ne dis pas que certaines questions ne méritent pas d'être posées, mais chaque chose en son temps. Retrait au profit de l'amendement n°18.

M. Michel Bouvard. – Je prends le pari que nous ferons le même constat dans quelques mois... Comme dans toutes les professions, certains respectent la loi, d'autres pas. Nous avons voté l'obligation de logiciels de caisse unique pour les commerçants. Pourquoi ne pas le faire ici ? Trop de chauffeurs ne sont, tout simplement, pas équipés.

L'amendement n°31 rectifié n'est pas adopté.

L'amendement n°18 est adopté.

L'article 8, modifié, est adopté.

L'article 9 reste supprimé.

Interventions sur l'ensemble

M. Guillaume Arnell. – La loi a été précisée grâce au travail de la commission et du rapporteur. Une question reste en suspens : celle de la fiscalité des plateformes. Toutefois, à la lumière du débat, le groupe RDSE votera ce texte.

M. René-Paul Savary. – Je salue le travail du rapporteur. J'ai organisé un système de navettes pour desservir l'aéroport de mon département. Ce service est concurrencé par des transports sauvages ou spontanés. J'espérais que ce texte offrirait un cadre pour protéger ces modalités de transport multimodal. Malgré ses apports, il n'a pas tout réglé.

M. Jean-Yves Roux. – L'exclusion du covoiturage n'est pas opportune. La vraie question est de sécuriser les T3P. La rédaction de l'article 2 est en deçà de celle de l'Assemblée nationale. Nous regrettons que l'article 6 n'ait pas été réintroduit mais nous nous félicitons du compromis trouvé à l'article 4.

Nous espérons que la commission mixte paritaire remédie aux dernières difficultés. En attendant, le groupe socialiste et républicain s'abstiendra.

Mme Nicole Bricq. – Je suis solidaire de mon groupe mais mes motivations sont autres que celles qui viennent d'être données. Cette loi de circonstance ne règle rien. Finalement ceux qui l'emportent sont ceux qui ont la capacité de nuisance la plus forte, parce qu'ils sont les plus anciens et les mieux organisés.

Beaucoup de plateformes sont françaises. Cette loi est antiéconomique. Le développement des VTC et des nouveaux modes de transport répond à des besoins. Le secteur est créateur d'emplois - je croyais que c'était la priorité du Gouvernement... Cette loi sera perçue comme une loi de ségrégation sociale. Il est important de trouver un statut protecteur pour les chauffeurs et leur éviter d'être exploités : la loi ne le fait pas. Dommage que la régulation soit perçue comme antisociale par les intéressés.

M. Vincent Capo-Canellas. – Mme Bricq a raison : ce texte règle peu de choses.

Quelques points positifs toutefois, comme l'exclusion du transport partagé, les réflexions sur la tarification à la place, les conditions de passage du statut Loti à celui de VTC. Peut-être la période préélectorale n'était-elle pas propice. Le secteur devra encore évoluer, prendre davantage en considération les préoccupations sociales et environnementales.

La question du financement du rachat des licences n'a pas été abordée. Le consensus n'est pas là, dont acte mais il faudra y revenir.

VTC et taxis peuvent se développer ensemble. D'autres textes seront nécessaires. En attendant, le groupe UDI-UC votera ce texte par esprit de responsabilité et sans enthousiasme.

Mme Évelyne Didier. – Nos amendements ont été rejetés. Accompagner le progrès ne signifie pas revenir au XIX^e siècle où les journalistes étaient soumis au bon vouloir des employeurs. Les plateformes investissent massivement et perdent de l'argent... parce qu'elles veulent tuer les anciens modèles, installer leur monopole et un nouveau modèle de relation avec les chauffeurs. Oui, elles sont utiles, mais ce n'est pas une raison pour tuer les droits sociaux. D'autres textes seront nécessaires. Le secteur évolue très vite. Attention à ne pas supprimer le salariat. Certains taxis sont dans des situations financières très difficiles. J'espère que le fonds sera abondé comme il convient.

Après réflexion, le groupe communiste républicain et citoyen s'abstiendra.

M. Jean Desessard. – Le groupe écologiste a abordé favorablement l'esprit du texte, qui corrige la loi Thévenoud. Nos débats ont été utiles, le rapporteur a fait preuve de pédagogie et le ministre d'écoute, mais le texte sort affaibli du Sénat. Nous nous abstiendrons. Les enjeux dépassent les transports, ce sont ceux de l'économie collaborative, qui se heurte à l'organisation sociale. Nous avons besoin d'un grand débat de société sur l'économie collaborative.

L'ensemble du texte, modifié, est adopté.

M. Alain Vidalies, secrétaire d'État. – Merci à tous. Le sujet est difficile et il fallait aller jusqu'au bout. Cette loi n'est pas inutile ni d'un autre temps, elle n'est pas écrite pour l'éternité mais répond à la situation d'aujourd'hui, aux hommes et aux femmes qui attendent des politiques des solutions. C'est l'honneur de notre tâche. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et républicain*)

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – Merci pour la tenue de ce débat, elle honore notre Haute assemblée. Ce texte n'est pas affaibli mais renforcé juridiquement, monsieur Desessard, nous n'aurons très probablement pas de question prioritaire de constitutionnalité.

M. Hervé Maurey. – Bravo à notre rapporteur qui a passé son baptême du feu sur un texte sensible, difficile, affectif. La sagesse et le pragmatisme ont prévalu, contre toute posture politicienne. J'espère que la CMP parviendra à un accord, nous mettrons à profit le temps qu'il nous reste pour approfondir les points qui doivent encore l'être. Ce texte va régler des difficultés, pas toutes : nous devons continuer à y travailler.

Prochaine séance, aujourd'hui, jeudi 3 novembre à 10 h 30.

La séance est levée à minuit cinq.

Jacques Fradkine

Direction des comptes rendus

Ordre du jour du jeudi 3 novembre 2016

Analyse des scrutins publics

Séance publique

À 10 h 30

Présidence :

M. Claude Bérit-Débat, vice-président

Secrétaires :

Mme Valérie Létard – Mme Catherine Tasca

1. Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale en nouvelle lecture, relatif à la transparence, à la lutte contre la corruption et à la modernisation de la vie économique (n°866, 2015-2016) et proposition de loi organique, adoptée par l'Assemblée nationale en nouvelle lecture, relative à la compétence du Défenseur des droits pour l'orientation et la protection des lanceurs d'alerte (n°865, 2015-2016).

Rapport de M. François Pillet, fait au nom de la commission des lois (n°79, 2016-2017).

Textes de la commission (n°80 et 81, 2016-2017).

Avis de M. Daniel Gremillet, fait au nom de la commission des affaires économiques (n°68, 2016-2017).

Avis de M. Albéric de Montgolfier, fait au nom de la commission des finances (n°71, 2016-2017).

À 15 heures

Présidence :

M. Gérard Larcher, président

2. Questions d'actualité au Gouvernement.

À 16 h 15 et le soir

Présidence :

Mme Isabelle Debré, vice-présidente

M. Jean-Pierre Caffet, vice-président

3. Suite de l'ordre du jour du matin.

Scrutin n° 40 sur l'ensemble de la proposition de loi portant accélération des procédures et stabilisation du droit de l'urbanisme, de la construction et de l'aménagement.

Résultat du scrutin

Nombre de votants :	343
Suffrages exprimés :	341
Pour :	341
Contre :	0

Le Sénat a adopté.

Analyse par groupes politiques

Groupe Les Républicains (144)

Pour : 141

N'ont pas pris part au vote : 3 - M. Gérard Larcher, Président du Sénat, MM. Gérard Longuet, Albéric de Montgolfier

Groupe socialiste et républicain (109)

Pour : 107

N'ont pas pris part au vote : 2 - M. Félix Desplan, Mme Odette Herviaux

Groupe UDI-UC (42)

Pour : 41

Abstention : 1 - Mme Sophie Joissains

Groupe communiste républicain et citoyen (20)

Pour : 20

Groupe du RDSE (17)

Pour : 17

Groupe écologiste (10)

Pour : 10

Sénateurs non-inscrits (6)

Pour : 5

Abstention : 1 - M. Jean Louis Masson

Scrutin n° 41 sur l'amendement n° 2 rectifié *bis*, présenté par M. Patrick Chaize et plusieurs de ses collègues et sur l'amendement n°8 rectifié, présenté par M. Vincent Capo-Canellas et plusieurs de ses collègues, à l'article premier de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale 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.

Résultat du scrutin

Nombre de votants :	343
Suffrages exprimés :	343
Pour :	199
Contre :	144

Le Sénat a adopté.

Analyse par groupes politiques

Groupe Les Républicains (144)

Pour : 143

N'ont pas pris part au vote : 1 - M. Gérard Larcher,
Président du Sénat

Groupe socialiste et républicain (109)

Contre : 108

N'a pas pris part au vote : 1 - Mme Nicole Bricq

Groupe UDI-UC (42)

Pour : 42

Groupe communiste républicain et citoyen (20)

Contre : 20

Groupe du RDSE (17)

Pour : 1 - M. Gilbert Barbier

Contre : 16

Groupe écologiste (10)

Pour : 10

Sénateurs non-inscrits (6)

Pour : 3

N'ont pas pris part au vote : 3 - MM. Robert
Navarro, David Rachline, Stéphane Ravier