

N° 4270

N° 168

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2016-2017

---

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale  
le 30 novembre 2016

---

---

Enregistré à la Présidence du Sénat le 30 novembre 2016

# RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION MIXTE PARITAIRE <sup>(1)</sup> CHARGÉE DE PROPOSER UN TEXTE SUR LES DISPOSITIONS RESTANT EN DISCUSSION DE LA PROPOSITION DE LOI *relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes,*

PAR M. Laurent GRANDGUILLAUME,  
Rapporteur  
Député

PAR M. Jean-François RAPIN,  
Rapporteur  
Sénateur

---

*(1) Cette commission est composée de : M. Hervé Maurey, sénateur, président, M. Jean-Paul Chanteguet, député, vice-président ; M. Jean-François Rapin, sénateur, M. Laurent Grandguillaume, député, rapporteurs.*

*Membres titulaires : MM. Patrick Chaize, Rémy Pointereau, Claude Bérít-Débat, Jean-Yves Roux, Mme Évelyne Didier, sénateurs ; MM. Gilles Savary, Christophe Bouillon, Yves Albarello, Patrick Ollier, Lionel Tardy, députés.*

*Membres suppléants : MM. Guillaume Arnell, Jérôme Bignon, Vincent Capo-Canellas, Gérard Cornu, Didier Mandelli, Gérard Miquel, Mme Nelly Tocqueville, sénateurs ; MM. Philippe Duron, Rémi Pavros, Mme Suzanne Tallard, MM. Bertrand Pancher, Jacques Krabal, députés.*

**Voir les numéros :**

**Assemblée nationale (14<sup>ème</sup> législ.) :** Première lecture : **3855, 3921** et T.A. **805**

**Sénat :** Première lecture : **810** (2015-2016), **60, 61** et T.A. **13** (2016-2017)  
Commission mixte paritaire : **169** (2016-2017)



## SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
TRAVAUX DE LA COMMISSION .....	5
TABLEAU COMPARATIF .....	15



---

## TRAVAUX DE LA COMMISSION

*Conformément au deuxième alinéa de l'article 45 de la Constitution et à la demande de M. le Premier ministre, une commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion de la proposition de loi relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes s'est réunie au Sénat le mercredi 30 novembre 2016.*

*Elle a procédé à la désignation de son bureau qui a été ainsi constitué :*

- M. Hervé Maurey, sénateur, président,
- M. Jean-Paul Chanteguet, député, vice-président.

*La commission a également désigné :*

- M. Jean-François Rapin, sénateur,
- M. Laurent Grandguillaume, député,

*comme rapporteurs respectivement pour le Sénat et l'Assemblée nationale.*

\*

\* \*

**M. Hervé Maurey, sénateur, président.** – Le président Jean-Paul Chanteguet se joint à moi pour former le vœu que cette commission mixte paritaire soit, comme la précédente, conclusive. Je voudrais souligner l'important travail qu'ont accompli nos deux rapporteurs, avec une mention toute particulière pour M. Laurent Grandguillaume, qui est non seulement rapporteur, mais également auteur de cette proposition de loi. À ce titre, il a réalisé un travail considérable. Je salue aussi le rapporteur du Sénat, M. Rapin, qui était chargé pour la première fois d'un rapport législatif. Il s'est lui aussi impliqué de manière très forte ; il est devenu en peu de temps un très bon connaisseur de ce sujet extrêmement complexe.

**M. Jean-François Rapin, sénateur, rapporteur pour le Sénat.** – Ce texte compliqué nous incite à l'humilité, car nous avons affaire à des professions différentes, avec un potentiel de clients identique, mais des enjeux souvent paradoxaux au sein même des corporations.

Je salue le travail de Laurent Grandguillaume. En effet, pour avoir rencontré en temps restreint toutes les catégories socio-professionnelles

concernées, je mesure la complexité de cette tâche. Faire plaisir à l'un, c'est forcément décevoir l'autre.

Le texte issu des travaux de l'Assemblée nationale est équilibré. Le Sénat a souhaité y apporter sa touche, d'abord d'un point de vue légistique, pour stabiliser certains articles plus fragiles, ensuite pour réaffirmer, notamment au travers de suppressions d'articles, l'importance de la séparation entre ce qui revient au pouvoir législatif et les obligations exécutives du Gouvernement. Nous avons voulu que ce texte soit renforcé pour être opposable devant les juges.

La modification essentielle, à l'article 1<sup>er</sup>, a consisté à inscrire directement dans la loi les obligations qui seront imposées aux plateformes, afin de clarifier la situation et rassurer les acteurs, plutôt que de renvoyer à un décret en Conseil d'État. S'agissant des sanctions pénales, nous avons accepté un amendement du Gouvernement sur les infractions à la loi, en réaffirmant la hiérarchisation des peines.

Nous avons supprimé en commission l'article 2 relatif à la transmission obligatoire des données des plateformes à l'observatoire, pour envoyer un signe. Après avoir participé aux discussions sur le projet de loi pour une République numérique, nous pensions en effet que l'on allait trop loin dans l'atteinte aux libertés individuelles, à celles des entreprises et au secret de la transmission des données. Cet article a été réintroduit en séance publique dans une version allégée et clarifiée. Le rapporteur pour l'Assemblée nationale et moi-même présenterons des propositions de rédaction, en intégrant la notion d'observatoire, essentielle à nos yeux. Il n'y pas de grand débat. Nous parviendrons certainement à une rédaction satisfaisante de cet article.

Nous en restons à notre position concernant l'article 6 : nous l'avons supprimé dans la mesure où il relève clairement du domaine réglementaire. Une proposition de rédaction de M. Laurent Grandguillaume tendra à le rétablir, afin de confier à la chambre des métiers l'organisation des examens.

Le Sénat a aussi cherché à ajuster le dispositif proposé à la réalité du terrain : nous avons avancé la date de la période transitoire durant laquelle les entreprises exécutant des services régis par la loi d'orientation des transports intérieurs (Loti) devront commencer à effectuer leur reconversion, donc avancé la date de suppression au 1<sup>er</sup> janvier 2017. Finalement, vos deux rapporteurs ont trouvé un accord pour faire débiter la période transitoire à la promulgation de la loi.

Je reviens à l'article 1<sup>er</sup> qui a fait l'objet de deux amendements du groupe Les Républicains au Sénat pour exclure le covoiturage du champ d'application. Certes, des détournements peuvent se produire mais la justice peut être saisie.

Nous devons sans doute revenir dans les années à venir sur ces sujets, en essayant d'anticiper...

L'Assemblée nationale et le Sénat ont eu des échanges courtois et productifs. Nous parviendrons, je l'espère, à un compromis satisfaisant. Du reste, les propositions de rédaction sont pour toutes sauf une d'entre elles communes aux deux rapporteurs.

**M. Laurent Grandguillaume, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** - C'est toujours un plaisir de travailler ensemble, comme nous l'avons fait sur le conflit des auto-entrepreneurs et des artisans, puis sur la loi d'expérimentation territoriale que j'ai portée avec ATD Quart Monde. C'est avec beaucoup d'humilité qu'il faut aborder de tels sujets. Le Sénat apporte toujours de la clarification et un enrichissement des textes. Je tiens à saluer M. Jean-François Rapin, pour la qualité du travail que nous avons accompli ensemble, pour les nombreux rencontres et échanges de qualité qu'il a eus avec les acteurs concernés, dans un domaine où coexistent plus d'une vingtaine d'organisations de taxis, une bonne dizaine pour les voitures de transport avec chauffeur (VTC), trois pour les chauffeurs Loti et une vingtaine de plateformes, gros opérateurs et petites *start up* françaises.

L'écosystème est donc complexe. Nous ne prétendons pas mettre tout le monde d'accord, mais créer les outils nécessaires à la régulation. Ceux-ci ont manqué dans la période récente. Il faut également simplifier, car la multiplicité et la complexité des statuts et des régimes ont progressivement donné lieu à des confrontations, après la Loti de 1982, la loi sur les VTC ou la loi Thévenoud plus récemment. Les parlementaires se saisissent des sujets au fil des innovations qui viennent heurter l'état de droit en imposant un état de fait.

Cette proposition de loi vise notamment à responsabiliser les acteurs. Pour ce faire, l'article 1<sup>er</sup> mettra tous les intervenants, centrales de réservation de taxis, plateformes de VTC ou Loti sur un pied d'égalité. Chacun aura les mêmes obligations et les mêmes devoirs. Cela permettra aussi aux *start up* françaises de participer au dialogue avec les différentes institutions, alors qu'elles n'y avaient pas accès jusqu'à présent.

J'en viens à la remontée des données, nécessaire pour rendre opérationnels les outils de régulation. À New York, l'autorité de régulation locale, la Taxi and Limousine commission (TLC), va jusqu'à la géolocalisation des véhicules, pour vérifier par exemple qu'ils sont rentrés à leur base. Avec ce qui est prévu dans ce texte, nous sommes plus libéraux que les Américains...

Est également prévue la fin des clauses d'exclusivité. Les chauffeurs pourront désormais travailler avec plusieurs plateformes.

Le Sénat a modifié la sortie du régime de la Loti. Fixer une période de transition d'un an à partir de la promulgation de loi me convient, cela est beaucoup plus clair. Il faudra y ajouter une proposition de rédaction que nous avons cosignée, M. Jean-François Rapin et moi, afin de prendre en compte tous les jeunes conducteurs en permis probatoire, car pour être VTC, il faut justifier de trois ans de conduite.

L'article 6 sur les chambres des métiers fait aussi débat. Quand le Gouvernement m'a confié une mission à ce sujet, les modalités de la formation et des examens des VTC n'avaient pas été arrêtées. Tout était suspendu depuis plusieurs mois. À chaque crise, on remettait en cause les systèmes existants, les acteurs ne bénéficiant d'aucune visibilité en la matière. Il revenait donc à l'État de mettre fin à ce flou et d'organiser enfin les examens, avec le tronc commun validé précédemment. Nous avons tenu compte des critiques émises ici ou là. Il est vrai que les intérêts divergent selon les catégories : un comité national réunira tous les acteurs du transport occasionnel pour suivre la mise en place de ce tronc commun d'examen dans les chambres des métiers et alerter les pouvoirs publics en cas de déséquilibre, sur le modèle de ce qui a été fait pour le titre de maître-restaurateur.

Ce texte vise à rassembler, en dépit des critiques inévitables du fait de la diversité des intérêts en présence. Certaines plateformes viennent d'annoncer qu'elles instauraient des outils de dialogue avec les chauffeurs, notamment sur les prix, car les baisses qu'elles avaient imposées dans le passé menaçaient de paupérisation certains d'entre eux.

**M. Lionel Tardy, député.** - Cette proposition de loi est la deuxième en moins de deux ans pour tenter d'apaiser les tensions qui naissent régulièrement entre les VTC et les taxis depuis le bouleversement du secteur lié à l'explosion du nombre d'immatriculations des voitures destinées au transport de personnes.

Il s'agit ici de tenter de calmer les taxis en leur octroyant un peu plus de liberté et de protection, notamment grâce à l'encadrement de l'activité des centrales de réservation ou l'exclusion de ce marché des entreprises capacitaires détenant des véhicules de moins de dix places dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Soyons clairs : cette proposition de loi ne satisfait personne ; elle n'apaisera pas les tensions entre les VTC et les taxis. La loi Thévenoud est un échec et nous devons en tirer les conclusions. Il aurait fallu commencer par un diagnostic global de la profession, au lieu d'instaurer des barrières à l'entrée du métier de VTC sans résoudre la distinction entre professionnels et non professionnels.

Les députés du groupe Les Républicains se sont abstenus sur ce texte en première lecture. Les articles 1<sup>er</sup> et 2<sup>me</sup> préoccupent. Faire peser des obligations sur les intermédiaires est illogique, car ils n'ont qu'un rôle de mise en relation. En réalité, le problème des plateformes est avant tout de nature fiscale. En outre, la transmission des données était beaucoup trop large dans le texte initial. Le Sénat a opéré plusieurs modifications qui vont dans le bon sens et que nous soutiendrons.

**Mme Évelyne Didier, sénatrice.** - Je salue le travail des rapporteurs, qui ont oeuvré en bonne intelligence. Nous étions dans une situation

---

complexe. Dire que ce texte réglerait tous les problèmes est sans doute faux ; mais dire qu'il ne réglerait rien est excessif.

Je souhaite attirer votre attention sur le cas des personnes ayant acheté très cher leur licence, ayant également pris un crédit pour acheter leur voiture, et qui connaissent donc de grandes difficultés. Il faut repérer ces chauffeurs pour éviter les malheurs.

Il nous faudra sans doute revenir sur ces questions à l'avenir, pour nous adapter aux évolutions. Nous assistons dans ce secteur comme dans d'autres à une disparition progressive du salariat, avec tous les inconvénients que cela suppose, notamment la suppression progressive de toute protection sociale. J'insiste sur ce point, car on connaît la fragilité du statut d'auto-entrepreneur.

**M. Patrick Ollier, député.** - Je me réjouis de l'excellent travail effectué par le Sénat qui a rendu ce texte beaucoup plus acceptable pour nous. De surcroît, les deux rapporteurs présentent nombre de propositions de rédaction communes ; c'est assez rare pour être souligné. Je me réjouis de ces rapprochements et des attitudes positives chez les professionnels ; et j'espère que la commission mixte paritaire confirmera ces efforts. Je voterai en faveur de ce texte.

**M. Gilles Savary, député.** - Ayant été rapporteur par défaut de la loi Thévenoud, j'ai au moins mesuré l'extrême complexité de cette affaire. Un secteur conservateur, qui a refusé toute évolution en son sein, est percuté de plein fouet par la nouvelle économie. On y comptait déjà des artisans, des locataires, des salariés, tous dominés par des centrales très puissantes jouissant de quasi-monopoles. Sont arrivées les VTC et le conflit a éclaté, qui met à présent aux prises les taxis, les VTC et les Loti.

Ce texte est bienvenu. Son élaboration a été longue et difficile, il a fallu clarifier la nature des plateformes, qui prétendaient n'effectuer qu'une simple mise en relation, alors qu'il s'agissait, avec UberPop, de vrai faux-covoiturage, plus exactement d'un vrai travail dissimulé de taxi... Il a fallu aussi protéger les chauffeurs en harmonisant les statuts, créer une instance de régulation nationale et confier l'organisation des examens aux chambres des métiers. Il s'agit du meilleur compromis possible. Certains affirment qu'il ne donne satisfaction à personne : en tout cas il ne lèse personne.

**M. Bertrand Pancher, député.** - Nous sommes favorables à la nouvelle économie, dès lors qu'elle est encadrée par des règles.

**M. Laurent Grandguillaume, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** - J'avais proposé un fonds de garantie en faveur des licences, mais cela fait débat même au sein de la profession. Tout le monde est d'accord sur le principe de ce fonds, mais des divergences apparaissent dès que l'on aborde les moyens de le financer.

**M. Jean-François Rapin, sénateur, rapporteur pour le Sénat.** - Au-delà des licences, nous devons aussi régler la question de la fiscalité à l'échelon national et européen.

Monsieur Lionel Tardy, l'évaluation a été réalisée par les deux rapporteurs dans un contexte tendu en recueillant l'avis de la profession. L'idéal aurait bien sûr été un projet de loi comportant une évaluation et une étude d'impact.

*La commission procède ensuite à l'examen des dispositions restant en discussion.*

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

**M. Laurent Grandguillaume, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** - Notre proposition de rédaction n° 1 est de nature rédactionnelle.

*La proposition de rédaction n° 1 est adoptée.*

**M. Laurent Grandguillaume, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** - Notre proposition de rédaction n° 2 vise à apporter une précision, afin de bien prendre en compte la mise en relation entre les passagers et les entreprises ou les exploitants.

*La proposition de rédaction n° 2 est adoptée.*

**M. Laurent Grandguillaume, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** - Notre proposition de rédaction n° 3 tend également à apporter une précision en imposant aux plateformes de vérifier l'attestation d'assurance de responsabilité civile professionnelle des entreprises dont les conducteurs relèvent.

*La proposition de rédaction n° 3 est adoptée.*

**M. Laurent Grandguillaume, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** - Notre proposition de rédaction n° 4 tend à modifier l'intitulé du chapitre II, en cohérence avec les autres articles.

*La proposition de rédaction n° 4 est adoptée.*

**M. Laurent Grandguillaume, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** - Notre proposition de rédaction n° 5 est de nature rédactionnelle.

*La proposition de rédaction n° 5 est adoptée.*

**M. Laurent Grandguillaume, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** - Notre proposition de rédaction n° 6 est aussi de nature rédactionnelle.

*La proposition de rédaction n° 6 est adoptée.*

**M. Laurent Grandguillaume, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** - Notre proposition de rédaction n° 7 tend à apporter une précision.

*La proposition de rédaction n° 7 est adoptée.*

---

*La commission mixte paritaire adopte l'article 1<sup>er</sup> dans la rédaction issue de ses travaux.*

### *Article 2*

**M. Laurent Grandguillaume, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** - Notre proposition de rédaction n° 8 a pour objet d'intégrer l'observatoire, en prenant en compte toutes les critiques qui ont été émises au sujet de la protection des données individuelles et des informations internes aux entreprises, pour lesquelles doivent être garantis l'intelligence économique et le secret sur leurs modèles.

**M. Lionel Tardy, député.** - Nous nous orientons vers une transmission plus resserrée, mais le groupe Les Républicains préfère la suppression de cet article, car la transmission des données représente une charge pour les entreprises.

*La proposition de rédaction n° 8 est adoptée.*

*La commission mixte paritaire adopte l'article 2 dans la rédaction issue de ses travaux.*

### *Article 3*

**M. Jean-François Rapin, sénateur, rapporteur pour le Sénat.** - Notre proposition de rédaction n° 9 tend à apporter une précision.

*La proposition de rédaction n° 9 est adoptée.*

*La commission mixte paritaire adopte l'article 3 dans la rédaction issue de ses travaux.*

### *Article 3 bis*

*La commission mixte paritaire adopte l'article 3 bis dans la rédaction du Sénat.*

### *Article 4*

**M. Laurent Grandguillaume, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** - Notre proposition de rédaction n° 10 vise à étendre aux Loti les obligations de communication des données.

*La proposition de rédaction n° 10 est adoptée.*

**M. Laurent Grandguillaume, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** - Notre proposition de rédaction n° 11 tend à préciser que les entreprises régies par la Loti peuvent poursuivre leur activité, à la fin de la période de transition, en effectuant des services occasionnels pour des groupes de dix places ou plus.

*La proposition de rédaction n° 11 est adoptée.*

**M. Laurent Grandguillaume, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** - Notre proposition de rédaction n° 12 est très importante pour éviter que de jeunes conducteurs en permis probatoire ne se retrouvent

bloqués par cette période de transition. Il y a suffisamment de chômage chez les jeunes...

*La proposition de rédaction n° 12 est adoptée.*

**M. Laurent Grandguillaume, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** - Notre proposition de rédaction n° 13 est de nature rédactionnelle.

*La proposition de rédaction n° 13 est adoptée.*

*La commission mixte paritaire adopte l'article 4 dans la rédaction issue de ses travaux.*

#### **Article 4 bis**

**M. Laurent Grandguillaume, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** - Notre proposition de rédaction n° 14 vise la vente à la place ; c'est le Sénat qui a soulevé, à raison, ce point.

**M. Jean-François Rapin, sénateur, rapporteur pour le Sénat.** - Il me semble que nous parvenons à une bonne rédaction, qui correspond à une belle évolution.

**M. Patrick Chaize.** - Merci de cette amélioration de ma rédaction !

*La proposition de rédaction n° 14 est adoptée.*

*La commission mixte paritaire adopte l'article 4 bis dans la rédaction issue de ses travaux.*

#### **Article 4 ter**

**M. Laurent Grandguillaume, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** - Notre proposition de rédaction n° 15 est de nature rédactionnelle.

*La proposition de rédaction n° 15 est adoptée.*

*La commission mixte paritaire adopte l'article 4 ter dans la rédaction issue de ses travaux.*

#### **Article 4 quater**

*La commission mixte paritaire adopte l'article 4 quater dans la rédaction du Sénat.*

#### **Article 5**

**M. Laurent Grandguillaume, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** - Notre proposition de rédaction n° 16 vise à apporter une précision.

*La proposition de rédaction n° 16 est adoptée.*

*La commission mixte paritaire adopte l'article 5 dans la rédaction issue de ses travaux.*

#### **Article 6**

**M. Laurent Grandguillaume, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** - Ma proposition de rédaction n° 17 vise à prévoir que les chambres des métiers et de l'artisanat sont chargées de l'organisation des examens. Un comité national comprenant toutes les catégories concernées sera chargé du suivi, je m'en suis expliqué. Il pourra notamment alerter les pouvoirs publics en cas de difficulté dans un département particulier.

**M. Jean-François Rapin, sénateur, rapporteur pour le Sénat.** - J'ai expliqué les raisons pour lesquelles nous avons supprimé cet article. Mon groupe s'abstient sur cette proposition de rédaction.

**M. Lionel Tardy, député.** - L'article 6 est un vrai point de blocage : faire passer l'examen de VTC par les chambres des métiers et de l'artisanat n'est pas logique, puisqu'elles peuvent déjà prétendre au statut de centre d'examen des VTC par simple agrément de la préfecture. La suppression de cet article doit donc être maintenue.

*La proposition de rédaction n° 17 est adoptée.*

*La commission mixte paritaire adopte l'article 6 dans la rédaction issue de ses travaux.*

#### **Article 7 bis**

*La commission mixte paritaire adopte l'article 7 bis dans la rédaction du Sénat.*

#### **Article 8**

**M. Laurent Grandguillaume, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** - Notre proposition de rédaction n° 18 tend à maintenir l'obligation de résultat pour les taxis concernant les moyens de paiement. Plus simplement dit, le terminal de paiement électronique doit fonctionner !

**M. Jean-François Rapin, sénateur, rapporteur pour le Sénat.** - Nous avons reçu quelques courriers de l'une des fédérations de taxis, l'UNT, nous précisant que l'obligation de résultat était aberrante, eu égard à l'absence de connexion dans certains territoires. Or la force majeure peut être invoquée dans un tel cas.

*La proposition de rédaction n° 18 est adoptée.*

**M. Laurent Grandguillaume, député, rapporteur pour l'Assemblée nationale.** - Notre proposition de rédaction n° 19 procède à une coordination.

*La proposition de rédaction n° 19 est adoptée.*

*La commission mixte paritaire adopte l'article 8 dans la rédaction issue de ses travaux.*

*La commission mixte paritaire adopte le texte issu de ses délibérations.*

**M. Jean-Paul Chanteguet, député, vice-président.** - Je me félicite de l'aboutissement de ces deux commissions mixtes paritaires et de l'étroite

coopération entre le Sénat et l'Assemblée nationale. Je tiens à en remercier les quatre rapporteurs, Louis Nègre, Jean-François Rapin, Philippe Duron et Laurent Grandguillaume.

## TABLEAU COMPARATIF

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

Texte adopté par le Sénat en première lecture

Proposition de loi relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes

Proposition de loi relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes

### TITRE UNIQUE

### TITRE UNIQUE

~~RÉGULER LES CENTRALES DE RÉSERVATION DE VÉHICULES LÉGERS AVEC CONDUCTEURS (DIVISION ET INTITULÉ SUPPRIMÉS)~~

(SUPPRESSION CONFORME DE LA DIVISION ET DE L'INTITULÉ)

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

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

Le livre I<sup>er</sup> de la troisième partie du code des transports est complété par un titre IV ainsi rédigé :

(Alinéa sans modification)

« TITRE IV

(Alinéa sans modification)

« LES ACTIVITÉS DE MISE EN RELATION

(Alinéa sans modification)

« CHAPITRE I<sup>er</sup>

(Alinéa sans modification)

« Dispositions générales

(Alinéa sans modification)

« Art. L. 3141-1. – Le présent titre est applicable aux professionnels ~~proposant un service de mise en relation, à distance, de conducteurs et de passagers dont la finalité est la~~ réalisation de déplacements répondant aux caractéristiques suivantes :

« Art. L. 3141-1. – Le présent titre est applicable aux professionnels qui mettent en relation des conducteurs ou des entreprises de transport et des passagers pour la réalisation de déplacements répondant aux caractéristiques suivantes :

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

« 1° (Alinéa sans modification)

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

« 2° (Alinéa sans modification)

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

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

« 4° (nouveau) 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.

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

« Le présent titre n'est pas applicable ;

**Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture**

~~« 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.~~

**Texte adopté par le Sénat en première lecture**

« a) Aux personnes qui exploitent des services de transport, lorsque la mise en relation a pour objet les services de transport qu'elles exécutent elles-mêmes ;

« b) Aux personnes qui organisent des services privés de transport dans les conditions prévues à l'article L. 3131-1, lorsque la mise en relation a pour objet ces services privés de transport.

« Art. L. 3141-2. – I. – Le professionnel mentionné à l'article L. 3141-1 s'assure que tout conducteur qu'il met en relation avec des passagers dispose des documents suivants :

« 1° Le permis de conduire requis pour la conduite du véhicule utilisé ;

« 1° bis (nouveau) Un justificatif de l'assurance du véhicule utilisé ;

« 2° Un justificatif de l'assurance de responsabilité civile requise pour l'activité pratiquée ;

« 3° Le cas échéant, la carte professionnelle requise pour l'activité pratiquée.

« II. – Le professionnel mentionné au même article L. 3141-1 s'assure, le cas échéant, que l'entreprise dont le conducteur relève dispose du certificat d'inscription au registre mentionné à l'article L. 1421-1 ou du certificat d'inscription au registre mentionné à l'article L. 3122-3.

« II bis (nouveau). – 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.

« III. – (Supprimé)

« IV. – Les conditions d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'État.

**Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture**

« Chapitre II

« Mise en relation avec des conducteurs professionnels

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

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

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

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

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

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

« Toutefois, la centrale peut s'exonérer de tout ou partie de sa responsabilité en apportant la preuve que l'inexécution ou la mauvaise exécution du contrat est imputable soit au client, soit au fait imprévisible et insurmontable d'un tiers étranger à la fourniture de la prestation prévue au contrat, soit à un cas de force majeure.

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

~~« Art. L. 3142-4-1 (nouveau). – 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.~~

« Art. L. 3142-5. – La centrale de réservation ne peut

**Texte adopté par le Sénat en première lecture**

*(Alinéa sans modification)*

*(Alinéa sans modification)*

« Art. L. 3142-1. – Pour l'application du présent chapitre, est considéré comme une centrale de réservation tout professionnel relevant de l'article L. 3141-1 dès lors que les conducteurs qu'il met en relation avec des passagers exercent leur activité à titre professionnel.

« Art. L. 3142-2. – Toute centrale de réservation, au sens de l'article L. 3142-1, déclare son activité à l'autorité administrative, dans des conditions définies par voie réglementaire.

*(Alinéa supprimé)*

« La déclaration est renouvelée chaque année et lorsqu'un changement intervient dans les éléments de la déclaration.

*(Alinéa supprimé)*

« Art. L. 3142-3. – *(Non modifié)*

« Art. L. 3142-4. – *(Non modifié)*

« Art. L. 3142-4-1. – *(Supprimé)*

« Art. L. 3142-5. – La centrale de réservation ne peut

## Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

interdire à l'exploitant ou au conducteur d'un taxi de prendre en charge un client qui le sollicite directement alors que le taxi n'est pas ~~réservé~~ et qu'il est arrêté ou stationné ou qu'il circule sur la voie ouverte à la circulation publique dans le ressort de son autorisation de stationnement.

« Toute stipulation contractuelle contraire est réputée non écrite.

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

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

« CHAPITRE III

« Sanctions

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

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

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

« Art. L. 3143-3. – Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 300 000 € d'amende le fait d'organiser la mise en relation de passagers avec des personnes se livrant aux activités mentionnées aux articles L. 3112-1 ou L. 3120-1 du présent code qui ne sont ni des entreprises de transport public routier de personnes ni des exploitants ou conducteurs de taxis, de voitures de transport avec chauffeur ou de véhicules motorisés à deux ou trois

## Texte adopté par le Sénat en première lecture

interdire à l'exploitant ou au conducteur d'un taxi de prendre en charge un client qui le sollicite directement alors que le taxi n'est pas rendu indisponible par une réservation et qu'il est arrêté ou stationné ou qu'il circule sur la voie ouverte à la circulation publique dans le ressort de son autorisation de stationnement.

*(Alinéa sans modification)*

*(Alinéa sans modification)*

« Art. L. 3142-6. – *(Supprimé)*

*(Alinéa sans modification)*

« Constatation des infractions et sanctions

« Art. L. 3143-1 AA (nouveau). – Les infractions aux dispositions législatives et réglementaires relatives aux activités de mise en relation mentionnées au 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.

« Art. L. 3143-1 A. – *(Supprimé)*

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

« 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 aux 2° à 9° de l'article 131-39 du même code. L'interdiction mentionnée au 2° du même article 131-39 porte sur l'activité dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise.

« Art. L. 3143-2. – Est puni de 75 000 € d'amende le fait de contrevenir à l'article L. 3142-5.

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

« Art. L. 3143-3. – Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 300 000 € d'amende le fait d'organiser la mise en relation de passagers et de personnes qui ne sont ni des entreprises de transport public routier de personnes au sens du titre I<sup>er</sup> du présent livre, ni des exploitants ou conducteurs de taxis, de voitures de transport avec chauffeur ou de véhicules motorisés à deux ou trois roues au sens du titre II du même livre, en vue de la

## Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

roues.

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

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

### Article 2

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

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

## Texte adopté par le Sénat en première lecture

réalisation des prestations mentionnées aux articles L. 3112-1 ou L. 3120-1.

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

« Art. L. 3143-4. – (Supprimé) »

### Article 2

Le chapitre préliminaire du titre II du livre I<sup>er</sup> de la troisième partie du code des transports est complété par 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 du présent article excluent les données relatives aux passagers. Lorsqu'elles concernent des déplacements, elles sont transmises sous une forme empêchant l'identification des passagers.

(Alinéa supprimé)

(Alinéa supprimé)

**Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture**

~~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° (Supprimé)~~

~~« 4° D'informer les professionnels concernés de la situation concurrentielle et des conditions de travail dans le secteur.~~

~~« Art. L. 3120-7. (Supprimé) »~~

**Texte adopté par le Sénat en première lecture**

*(Alinéa supprimé)*

*(Alinéa supprimé)*

*(Alinéa supprimé)*

« 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. »

*(Alinéa supprimé)*

*(Alinéa supprimé)*

*(Alinéa supprimé)*

*(Alinéa supprimé)*

*(Alinéa supprimé)*

*(Alinéa supprimé)*

**Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture**

**Article 3**

I. – Le livre IV du code de commerce est ainsi modifié :

1° Après l'article L. 420-2-1, il est inséré un article L. 420-2-2 ainsi rédigé :

« Art. L. 420-2-2. – Sont prohibés les accords, les pratiques concertées et les pratiques unilatérales ayant pour objet ou pour effet d'interdire ou de limiter substantiellement la possibilité pour une entreprise ~~admise à exécuter~~ des prestations de transport public particulier de personnes ou des services occasionnels de transport collectif de personnes effectués au moyen de ~~des~~ véhicules légers :

« 1° De recourir simultanément à plusieurs intermédiaires ou acteurs de mise en relation avec des clients ~~pour la mise à disposition du véhicule~~ en vue de la réalisation de ces prestations ;

« 2° Sans préjudice de l'article L. 3142-5 du code des transports, de commercialiser les services de transport qu'elle exécute ;

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

2° À la fin de l'article L. 420-3, la référence : « et L. 420-2-1 » est remplacée par les références : « , L. 420-2-1 et L. 420-2-2 » ;

3° Le III de l'article L. 420-4 est ainsi modifié :

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

b) Le mot : « concertées » est supprimé ;

c) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« 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. » ;

4° Au premier alinéa de l'article L. 450-5, à la première phrase du premier alinéa de l'article L. 462-3,

**Texte adopté par le Sénat en première lecture**

**Article 3**

I. – (*Alinéa sans modification*)

1° (*Alinéa sans modification*)

« Art. L. 420-2-2. – Sont prohibés les accords, les pratiques concertées et les pratiques unilatérales ayant pour objet ou pour effet d'interdire ou de limiter substantiellement la possibilité pour une entreprise qui exécute des prestations de transport public particulier de personnes ou des services occasionnels de transport collectif de personnes effectués au moyen de véhicules légers :

« 1° De recourir simultanément à plusieurs intermédiaires ou acteurs de mise en relation avec des clients en vue de la réalisation de ces prestations ;

« 2° Sans préjudice de l'article L. 3142-5 du code des transports, de commercialiser sans intermédiaire les services de transport qu'elle exécute ;

« 3° (*Non modifié*)

2° (*Non modifié*)

3° (*Non modifié*)

3° bis (nouveau) 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 » ;

4° (*Non modifié*)

## Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

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

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

### Article 3 bis (nouveau)

La section 2 du chapitre II du titre II du livre I<sup>er</sup> de la troisième partie du code des transports est complétée par un article L. 3122-4-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 3122-4-1. – ~~Il est créé un~~ label ~~pouvant~~ être attribué aux exploitants de voitures de transport avec chauffeur mentionnés à l'article L. 3122-1 qui offrent aux passagers des prestations répondant à des normes de qualité particulières.

« Les critères et les modalités d'attribution du label sont définis par un arrêté conjoint des ministres chargés des transports et du tourisme. »

### Article 4

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

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

2° (nouveau) Au premier alinéa, les mots : « de moins de dix places » sont remplacés par les mots : « motorisés comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum » ;

3° (nouveau) À la fin du premier alinéa, la référence : « et à l'article L. 3120-3 » est supprimée ;

4° (nouveau) Le second alinéa est supprimé ;

5° Il est ajouté un II ainsi rédigé :

« II. – Lorsque le point de départ et le point d'arrivée d'un transport occasionnel sont dans le ressort territorial d'une même autorité organisatrice soumise à l'obligation d'établissement d'un plan de déplacements urbains en application des articles L. 1214-3 et L. 1214-9, le service occasionnel est exécuté exclusivement avec un véhicule motorisé comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places. »

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

## Texte adopté par le Sénat en première lecture

II. – (Non modifié)

### Article 3 bis

(Alinéa sans modification)

« Art. L. 3122-4-1. – Un label peut être attribué aux exploitants de voitures de transport avec chauffeur mentionnés à l'article L. 3122-1 qui offrent aux passagers des prestations répondant à des normes de qualité particulières.

(Alinéa sans modification)

### Article 4

I. – (Alinéa sans modification)

1° (Non modifié)

2° Au même premier alinéa, les mots : « de moins de dix places » sont remplacés par les mots : « motorisés comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum » ;

3° À la fin du même premier alinéa, la référence : « et à l'article L. 3120-3 » est supprimée ;

4° (Non modifié)

5° (Alinéa sans modification)

« II. – Lorsque le point de départ et le point d'arrivée d'un transport occasionnel sont dans le ressort territorial d'une même autorité organisatrice soumise à l'obligation d'établissement d'un plan de déplacements urbains en application des articles L. 1214-3 et L. 1214-9, le service occasionnel est exécuté exclusivement avec un véhicule motorisé comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises. »

(Alinéa supprimé)

## Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

Les entreprises de transport public routier collectif de personnes exécutant, ~~au 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> de la troisième partie du code des transports ~~avant le 1<sup>er</sup> juillet 2018~~. L'activité de ces entreprises ~~demeure~~ régie par le titre I<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> juillet 2018~~.

III. – Un décret en Conseil d'État fixe les mesures dérogatoires ~~prises 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 des transports avant le 1<sup>er</sup> juillet 2018 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 1<sup>er</sup> juillet 2018.~~

## Texte adopté par le Sénat en première lecture

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

III. – Un décret en Conseil d'État fixe, pour une durée limitée, les mesures dérogatoires permettant aux conducteurs employés par des entreprises mentionnées au II du présent article et n'ayant pas achevé la période probatoire prévue à l'article L. 223-1 du code de la route, de se conformer aux conditions d'aptitude mentionnées à l'article L. 3120-2-1 du code des transports.

IV (nouveau). – 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 présente loi. Elle leur est applicable à compter du premier renouvellement de l'inscription de ces entreprises sur ce registre.

### Article 4 bis

(nouveau)

Le titre II du livre I<sup>er</sup> de la troisième partie du 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.

### Article 4 ter

(nouveau)

Le titre III du livre I<sup>er</sup> de la troisième partie du code des transports est complété par un chapitre III ainsi rédigé :

**Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture**

**Texte adopté par le Sénat en première lecture**

« CHAPITRE III

« Services de mobilité d'utilité sociale

« Art. L. 3133-1. – Les associations régies par la loi du 1<sup>er</sup> juillet 1901 relative au contrat d'association ou inscrites 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. »

**Article 4 quater**

*(nouveau)*

Le livre V de la troisième partie du code des transports est ainsi modifié :

1° Le chapitre unique du titre I<sup>er</sup> est complété par 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. »

**Article 5**

**Article 5**

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

I. – *(Alinéa sans modification)*

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

1° *(Alinéa sans modification)*

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

« Art. L. 3120-2-1. – (Non modifié)

**Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture**

~~« Art. L. 3120-2-1-1 (nouveau). – 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.~~

« Art. L. 3120-2-2. – Les conducteurs des véhicules qui exécutent les prestations mentionnées à l'article L. 3120-1 sont titulaires d'une carte professionnelle délivrée par l'autorité administrative. » ;

1° bis (nouveau) À la dernière phrase du deuxième alinéa de l'article L. 3121-5, la référence : « L. 3121-10 » est remplacée par la référence : « L. 3120-2-2 » ;

2° Le premier alinéa de l'article L. 3122-4 est ainsi modifié :

a) (nouveau) Après les mots : « de confort », sont insérés les mots : « ou qui contribuent à la préservation du patrimoine automobile » ;

a bis) (nouveau) La seconde occurrence du mot : « et » est remplacée par les mots : « . Les exploitants » ;

b) La référence : « L. 3122-8 » est remplacée par la référence : « L. 3120-2-2 » ;

3° Sont abrogés :

a) La section 3 du chapitre I<sup>er</sup> ;

b) Les articles L. 3122-7 et L. 3122-8 ;

c) Le 1° de l'article L. 3123-1 ;

d) L'article L. 3123-2-1 ;

e) L'article L. 3124-2 ;

f) La sous-section 1 de la section 2 du chapitre IV ;

g) La section 3 du chapitre IV ;

3° bis (nouveau) La division et l'intitulé de la sous-section 2 de la section 2 du chapitre IV sont supprimés ;

4° Au début de la section 4 du chapitre IV, il est ajouté un article L. 3124-11 ainsi rétabli :

« Art. L. 3124-11. – En cas de violation de la réglementation applicable à la profession par le conducteur d'un véhicule de transport public particulier de personnes,

**Texte adopté par le Sénat en première lecture**

~~« Art. L. 3120-2-1-1. – (Supprimé)~~

« Art. L. 3120-2-2. – (Alinéa sans modification)

1° bis (Non modifié)

2° (Alinéa sans modification)

a) (Non modifié)

a bis) (Non modifié)

b) À la fin, la référence : « L. 3122-8 » est remplacée par la référence : « L. 3120-2-2 » ;

3° (Alinéa sans modification)

a) (Non modifié)

b) (Non modifié)

c) (Non modifié)

d) (Non modifié)

e) (Non modifié)

f) (Non modifié)

g) La section 3 du même chapitre IV ;

3° bis (Non modifié)

4° (Non modifié)

**Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture**

l'autorité administrative peut lui donner un avertissement ou procéder au retrait temporaire ou définitif de sa carte professionnelle. »

II (*nouveau*). – Le I du présent article entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2017.

**Article 6**

~~Après le 4<sup>o</sup> du I de l'article 23 du code de l'artisanat, il est inséré un 4<sup>o bis</sup> ainsi rédigé :~~

~~« 4<sup>o bis</sup> D'évaluer les conditions d'aptitude professionnelle prévues à l'article L. 3120-2-1 du code des transports par un examen ; ».~~

**Article 7**

Le I de l'article 5 de la loi n° 2014-1104 du 1<sup>er</sup> octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur est ainsi modifié :

1° Le deuxième alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Cette disposition n'est pas applicable aux autorisations de stationnement délivrées avant le 1<sup>er</sup> octobre 2014. » ;

2° Le troisième alinéa est ainsi rédigé :

« Lorsqu'une même personne physique ou morale est titulaire d'une ou plusieurs autorisations de stationnement délivrées avant le 1<sup>er</sup> octobre 2014, l'exploitation peut en être assurée par des salariés ou par un locataire-gérant auquel la location de l'autorisation et du véhicule mentionné à l'article L. 3121-1 du présent code a été concédée dans les conditions prévues aux articles L. 144-1 à L. 144-13 du code de commerce. Elle peut également être assurée par une société coopérative ouvrière de production titulaire des autorisations qui consent la location du taxi aux coopérateurs autorisés à exercer l'activité de conducteur de taxi conformément à l'article L. 3120-2-2 du présent code. »

**Article 7 bis**  
(*nouveau*)

Au troisième alinéa de l'article L. 3121-3 du code des transports, les mots : « acquises à titre onéreux » sont ~~supprimés~~.

**Article 8**

I. – Le livre I<sup>er</sup> de la troisième partie du ~~même~~ code

**Texte adopté par le Sénat en première lecture**

II. – (*Non modifié*)

**Article 6**  
(*Supprimé*)

**Article 7**  
(*Conforme*)

**Article 7 bis**

Au troisième alinéa de l'article L. 3121-3 du code des transports, les mots : « acquises à titre onéreux » sont remplacés par les mots : « délivrées avant la promulgation de la loi n° 2014-1104 du 1<sup>er</sup> octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur ».

**Article 8**

I. – Le livre I<sup>er</sup> de la troisième partie du code des

**Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture**

est ainsi modifié :

1° (*Supprimé*)

2° Le premier alinéa du III de l'article L. 3120-2 est complété par les mots : « , notamment les centrales de réservation au sens de l'article L. 3142-1 » ;

3° L'article L. 3120-3 est abrogé ;

4° À l'article L. 3120-4, les mots : « et celles qui les mettent en relation avec des clients, directement ou indirectement, doivent pouvoir » sont remplacés par les mots : « sont en mesure de » ;

5° Le deuxième alinéa de l'article L. 3121-11-1 est supprimé ;

6° L'article L. 3121-11-2 est ~~abrogé~~ ;

7° La seconde phrase du premier alinéa de l'article L. 3122-1 est supprimée ;

8° Les sections 1 et 3 du chapitre II du titre II sont abrogées ~~et les sections 2 et 4 du même chapitre II deviennent, respectivement, les sections 1 et 2~~ ;

9° Le III de l'article L. 3124-4 est abrogé ;

9° *bis (nouveau)* À la fin du I de l'article L. 3124-7, les références : « aux articles L. 3122-3 et L. 3122-5 » sont remplacées par la référence : « à l'article L. 3122-3 » ;

10° L'article L. 3124-13 est abrogé.

II. – Le 14° de l'article L. 511-7 du code de la consommation est ainsi rédigé :

« 14° De l'article L. 3142-5 du code des transports ; ».

III. – ~~L'article L. 3141-2 du code des transports, dans sa rédaction résultant de l'article 1<sup>er</sup> de la présente loi, entre en vigueur à une date fixée par décret, et au plus tard dix huit mois après la promulgation de la présente loi.~~

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

IV. – Au VII de l'article 16 de la loi n° 2014-1104 du 1<sup>er</sup> octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur, la référence : « L. 3124-13 » est remplacée par la référence : « L. 3143-3 ».

V. – (*Supprimé*)

**Texte adopté par le Sénat en première lecture**

transports est ainsi modifié :

1° (*Supprimé*)

2° (*Non modifié*)

3° (*Non modifié*)

4° (*Non modifié*)

4° *bis (nouveau)* À l'article L. 3121-1, les mots : « et d'un terminal de paiement électronique, » sont supprimés ;

5° (*Non modifié*)

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. » ;

7° (*Non modifié*)

8° Les sections 1 et 3 du chapitre II du titre II sont abrogées ;

9° (*Non modifié*)

9° *bis (Non modifié)*

10° (*Non modifié*)

II. – (*Non modifié*)

III. – (*Supprimé*)

IV. – (*Non modifié*)

V. – (*Supprimé*)

**Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture**

—

**Article 9**  
*(Supprimé)*

**Texte adopté par le Sénat en première lecture**

—

**Article 9**  
*(Suppression conforme)*