

N° 741

SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2013-2014

Enregistré à la Présidence du Sénat le 16 juillet 2014

RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission du développement durable, des infrastructures, de l'équipement et de l'aménagement du territoire (1) sur la proposition de loi, ADOPTÉE PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE APRÈS ENGAGEMENT DE LA PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE, relative aux **taxis** et aux **voitures de transport avec chauffeur**,*

Par M. Jean-Jacques FILLEUL,

Sénateur

(1) *Cette commission est composée de : M. Raymond Vall, président ; MM. Gérard Cornu, Ronan Dantec, Mme Évelyne Didier, MM. Jean-Jacques Filleul, Alain Houpert, Hervé Maurey, Rémy Pointereau, Mme Esther Sittler, M. Michel Teston, vice-présidents ; MM. Pierre Camani, Jacques Cornano, Louis Nègre, secrétaires ; MM. Joël Billard, Jean Bizet, Jean-Pierre Bosino, Yves Chastan, Philippe Darniche, Marcel Deneux, Mme Anne-Marie Escoffier, MM. Philippe Esnol, Jean-Luc Fichet, Alain Fouché, Mme Marie-Françoise Gaouyer, M. Francis Grignon, Mme Odette Herviaux, M. Benoît Huré, Mme Chantal Jouanno, M. Daniel Laurent, Mme Hélène Masson-Maret, MM. Jean-François Mayet, Robert Navarro, Mme Sophie Primas, MM. Thierry Repentin, Charles Revet, Roland Ries, Yves Rome, Henri Tandonnet, Paul Vergès.*

Voir le(s) numéro(s) :

Assemblée nationale (14^{ème} législ.) : 2046, 2063 et T.A. 378

Sénat : 720 et 742 (2013-2014)

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
LES CONCLUSIONS DE LA COMMISSION	7
AVANT-PROPOS	9
EXPOSÉ GÉNÉRAL	11
I. TAXIS : UN SECTEUR DE CROISSANCE, UNE MOBILITÉ D’AVENIR	11
A. AMÉLIORER LA RENCONTRE DE L’OFFRE ET DE LA DEMANDE : MODERNISER ET VALORISER LE MONOPOLE DE LA « MARAUDE »	12
1. <i>La réglementation de l’activité des taxis est fondée sur des motifs économiques et d’ordre public</i>	13
2. <i>Un monopole sur la maraude toujours justifié</i>	14
B. LA PROFESSION DE CHAUFFEUR DE TAXI DOIT ÊTRE DAVANTAGE PROTÉGÉE ET L’ACCÈS À LA LICENCE FACILITÉ	16
1. <i>Des statuts différents pas tous aussi protecteurs</i>	16
2. <i>Des dysfonctionnements dans le système de délivrance des licences</i>	18
II. LES VTC : UNE PROFESSION EN PLEINE EXPANSION DANS UN CADRE RÉGLEMENTAIRE INSUFFISANT	18
A. UN DÉVELOPPEMENT RAPIDE ET MASSIF DES VTC DEPUIS 2009	18
1. <i>Un développement fulgurant</i>	18
2. <i>La conjonction de deux facteurs : dérégulation et développement des nouvelles technologies</i>	19
a) <i>Avant la loi Novelli</i>	19
b) <i>La dérégulation engagée en 2009</i>	19
c) <i>Le développement de nouvelles technologies et l’émergence de nouveaux acteurs</i>	20
B. UNE CONCURRENCE DIRECTE AVEC LES TAXIS SUR LE MARCHÉ DE LA RÉSERVATION PRÉALABLE	20
C. UNE RÉGLEMENTATION INSUFFISANTE PARTICIPANT D’UNE CONCURRENCE FAUSSÉE	20
III. UNE PROPOSITION DE LOI QUI ENTEND TROUVER LE BON ÉQUILIBRE	21
A. LE MONOPOLE DES TAXIS EST ÉTENDU À LA MARAUDE ÉLECTRONIQUE	22
B. UNE RÉFORME DU STATUT DU LOCATAIRE-TAXI	23
C. UN SYSTÈME DE DÉLIVRANCE DES LICENCES ASSAINI	24
D. UNE RÉGLEMENTATION DES VTC REMISE À PLAT	26
1. <i>L’immatriculation des VTC</i>	26
2. <i>Un nouveau régime juridique dans le code des transports</i>	26

E. UN RENFORCEMENT DES CONTRÔLES ET DES SANCTIONS	27
1. Des sanctions propres aux VTC.....	27
2. Un socle de sanctions communes à tous les transports de personnes	27
IV. LES PRINCIPALES MODIFICATIONS APPORTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.....	28
A. LA GÉNÉRALISATION DU PAIEMENT PAR CARTE BANCAIRE DANS LES TAXIS.....	28
B. UNE MISE EN ŒUVRE ASSOUPLE DE LA FIN DU STATUT DE LOCATAIRE- TAXI.....	28
C. DES PRÉCISIONS CONCERNANT LA DÉLIVRANCE DES LICENCES.....	28
D. UN RENFORCEMENT DE LA RÉGLEMENTATION DU TRANSPORT DE PERSONNES PAR VÉHICULE MOTORISÉ À DEUX OU TROIS ROUES.....	29
E. UNE INTERDICTION DE LA MARAUDE RENFORCÉE POUR LES VTC	29
F. UNE PROCÉDURE D'IMMATRICULATION DES VTC PRÉCISÉE.....	29
V. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION.....	30
EXAMEN DES ARTICLES	31
• Article 1 ^{er} (articles L. 3121-11-1 et L. 3121-11-2 [nouveaux] du code des transports) Création d'un registre de disponibilité des taxis	31
• Article 1 ^{er} bis (article L. 3121-1 du code des transports) Obligation pour les taxis d'être équipé d'un terminal de paiement électronique.....	34
• Article 1 ^{er} ter Rapport du Gouvernement sur l'utilisation du registre par les taxis.....	35
• Article 2 (article L. 3121-1-1 [nouveau] du code des transports) Dispositifs d'identification des taxis	36
• Article 3 (article L. 3121-1-2 [nouveau] du code des transports, article L. 144-5 du code de commerce, article L. 311-3 du code de la sécurité sociale) Réforme du statut du locataire-taxi.....	39
• Article 4 (articles L. 3121-2, L. 3121-3, L. 3121-4 et L. 3121-5 du code des transports) Réforme de la gestion des autorisations de stationnement délivrées aux taxis.....	43
• Article 5 (article L. 3121-10 du code des transports) Interdiction du cumul des activités de taxi et de VTC.....	47
• Article 6 (articles L. 141-2, L. 141-3, L. 211-18, L. 242-1 et chapitre unique du titre III du livre II du code du tourisme) Suppression de l'inscription des VTC auprès d'Atout France	50
• Article 7 (articles L. 3122-1 à L. 3122-4, et L. 3122-5 à L. 3122-13 [nouveaux] du code des transports) Règles applicables aux voitures de transport avec chauffeur (VTC).....	52
• Article 8 (articles L. 3112-1, L. 3114-4 [nouveau], L. 3120-1 à L. 3120-5 [nouveaux], L. 3121-11, L. 3122-3 et L. 3123-2 du code des transports) Règles communes à tous les modes de transport routier léger de personnes.....	59
• Article 9 (articles L. 3124-6 à L. 3124-8, et L. 3124-8-1 et L. 3124-8-2 [nouveaux] du code des transports) Sanctions en cas de non-respect des règles relatives aux VTC.....	62

• Article 10 (articles L. 3124-4, L. 3124-9, L. 3124-10, et L. 3124-12 et L. 3124-13 [nouveaux] du code des transports) Renforcement de l'efficacité des contrôles	63
• Article 11 (article L. 141-1 du code de la consommation) Habilitation des agents de l'Autorité de la concurrence et de la DGCCRF	66
• Article 11 bis (article L. 3123-1 du code des transports) Renforcement des obligations pour l'activité de transport des véhicules motorisés à deux ou trois roues	67
• Article 11 ter (article L. 3551-1 du code des transports) Non application de la loi à Saint-Pierre-et-Miquelon	69
• Article 12 Dates d'entrée en vigueur	70
• Article 12 bis (article 9 de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports) Suppression des dispositions non codifiées relatives au régime des petites remises	71
• Article 13 Gage financier	72
EXAMEN EN COMMISSION	75
LISTE DES PERSONNES ENTENDUES	85
TABLEAU COMPARATIF	87

LES CONCLUSIONS DE LA COMMISSION

La commission du développement durable, des infrastructures, de l'équipement et de l'aménagement du territoire, réunie le **mercredi 16 juillet 2014**, a examiné le rapport de Jean-Jacques Filleul sur la proposition de loi n° 720 (2013 2014) relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur.

La commission a salué le travail équilibré de l'Assemblée nationale, qui s'appuyait sur les travaux de la mission de concertation confiée par le Premier ministre au député Thomas Thévenoud en février 2014. La proposition de loi en traduit les recommandations de nature législative.

Ce texte vise à moderniser la profession de taxi et à encadrer l'activité des véhicules de tourisme avec chauffeur, renommés par le texte voitures de transport avec chauffeur.

Les articles 1 à 5 créent un registre de disponibilité des taxis afin d'améliorer la rencontre de l'offre et de la demande, généralisent le paiement par carte bancaire dans tous les taxis, donnent la possibilité aux autorités administratives de définir une couleur unique pour les véhicules, font disparaître le statut du locataire-taxi, et améliorent l'accessibilité à la profession de taxi.

Les articles 6 à 11 suppriment la procédure actuelle d'immatriculation des VTC auprès d'Atout France, remettent à plat la réglementation applicable à cette activité en l'inscrivant dans le code des transports, et renforcent les sanctions de la maraude illicite, en imposant notamment aux VTC un retour à la base arrière, qu'il s'agisse du siège social de l'entreprise ou d'un parking public, à l'issue d'une course. Les députés ont inséré un article 11 *bis* relatif au transport de personnes par véhicules motorisés à deux ou trois roues, qui aligne les obligations pesant sur les chauffeurs et les véhicules sur celles introduites pour les VTC.

Au cours de sa réunion du mercredi 16 juillet 2014, la commission du développement durable, des infrastructures, de l'équipement et de l'aménagement du territoire a adopté l'ensemble de la proposition de loi sans modification.

Mesdames, Messieurs,

La loi du 22 juillet 2009 de développement et de modernisation des services touristiques (loi « Novelli ») a créé un **nouveau régime de transport léger de personnes : les véhicules de tourisme avec chauffeur (VTC)**. Depuis cette loi et avec le développement massif de l'usage des « smartphones », **l'offre de VTC s'est rapidement accrue** : en trois ans, de 2010 à 2013, le nombre d'immatriculations d'entreprises VTC auprès d'Atout France a été multiplié par 4,6 pour atteindre en janvier 2014 le chiffre de 7 213 entreprises.

Afin de **rééquilibrer les conditions d'exercice de l'activité des taxis et des VTC**, le Gouvernement a pris, en 2013, deux décrets¹, l'un en juillet et l'autre en décembre, qui ont précisé les conditions d'exploitation des VTC, clarifié les modalités de justification de la réservation préalable et renforcé les conditions d'accès à la profession de conducteur de VTC dont les conditions d'honorabilité.

Mais le 4 février 2014, le Conseil d'État, qui devra, dans un second temps, examiner la requête en annulation, a suspendu en référé le décret du 27 décembre 2013 qui avait notamment fixé **un délai minimum de quinze minutes entre la réservation préalable et la prise en charge du client par les VTC**. En effet, saisi par plusieurs sociétés exerçant l'activité de VTC, le juge des référés du Conseil d'État a estimé qu'un doute sérieux existait sur la légalité de ce décret, les motifs avancés par l'administration, tenant au souci de mieux distinguer cette activité de celle des chauffeurs de taxi et de contribuer à fluidifier la circulation dans les grandes agglomérations, n'apparaissant pas, en l'état de l'instruction, suffisants pour justifier une telle mesure au regard du principe de liberté du commerce et de l'industrie.

Cette décision a provoqué diverses actions des chauffeurs de taxi à Paris et dans de nombreuses villes de province. Le 11 juin dernier, les taxis ont fait grève dans plusieurs capitales européennes (Londres, Rome, Berlin, Paris), pour protester en particulier contre la société américaine Uber (qui met en relation, via une application « smartphone », les véhicules avec chauffeur et les clients et leur permet de les « géolocaliser » en temps réel).

En février 2014, **le Gouvernement a confié au député Thomas Thévenoud une mission de concertation** afin « *de clarifier les obligations et les*

¹ Le décret n° 2013-690 du 30 juillet 2013 relatif au transport de personnes avec conducteur et le décret n° 2013-1251 du 27 décembre 2013 relatif à la réservation préalable des voitures de tourisme avec chauffeur.

droits de chacun, pour organiser durablement le secteur et pour garantir une concurrence équilibrée. »

Son rapport¹, remis le 24 avril 2014, comporte **30 propositions**.

Certaines de ces propositions sont de nature réglementaire, comme l'encouragement au développement des véhicules électriques et hybrides pour les taxis, la réservation d'une voie d'accès aux taxis et aux bus sur les autoroutes qui entourent Paris (notamment l'A1 et l'A6), la forfaitisation de la course d'approche ou encore l'instauration de forfaits aéroports dans les grandes métropoles.

Mais le rapport propose également **un certain nombre de modifications législatives, dont la présente proposition de loi relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur déposée le 18 juin 2014² est la traduction.**

La proposition de loi ne revient pas sur **ce qui fonde la distinction entre taxis et VTC, à savoir le régime de la maraude**, c'est-à-dire la possibilité de circuler et stationner sur la voie publique à la recherche du client et d'être hélé. Au contraire, **elle renforce ce principe** : les taxis conservent leur monopole en la matière et l'étendent à la maraude dite « électronique », qui leur est strictement réservée.

La proposition de loi entend ainsi **moderniser le secteur des taxis** en lui donnant les **armes nécessaires pour s'adapter à la révolution numérique et au surgissement d'un nouvel acteur, les VTC**. Elle entend également garantir une **meilleure protection pour la profession de chauffeur de taxis**, qui compte aujourd'hui, notamment parmi les locataires, de nombreux cas de précarisation. Elle vise aussi à **mieux encadrer l'activité émergente des VTC**, dont le régime juridique est aujourd'hui insuffisant, et renforcer les sanctions afin de **garantir une concurrence régulée** entre les différents acteurs.

Cette proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale le 10 juillet 2014, fait l'objet d'une **procédure accélérée**. En effet, conformément à la décision du Gouvernement du 13 février 2014, les réunions de la commission d'immatriculation d'Atout France ont été suspendues pour une période de deux mois s'agissant des exploitants de VTC. Depuis, aucune immatriculation d'exploitant de VTC n'a été prononcée.

Il est donc urgent aujourd'hui **d'apporter des solutions concrètes et durables pour l'équilibre d'un secteur** – le transport léger de personnes – qui est un secteur d'avenir, **riche en emplois** et essentiel pour l'attractivité et la croissance de notre pays.

¹ « Un taxi pour l'avenir, des emplois pour la France », rapport de la Mission de concertation Taxis-VTC conduite par Thomas Thévenoud, Député de Saône-et-Loire (avril 2014).

² Proposition de loi n°2046 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur présentée par Bruno Le Roux, Thomas Thévenoud et les membres du groupe socialiste, républicain et citoyen et apparentés le 18 juin 2014.

EXPOSÉ GÉNÉRAL

I. TAXIS : UN SECTEUR DE CROISSANCE, UNE MOBILITÉ D'AVENIR

Le taxi est **un métier d'avenir** : c'est le fil directeur du rapport « *Un taxi pour l'avenir, des emplois pour la France* » du parlementaire en mission Thomas Thévenoud, remis en avril 2014, qui a servi de point de départ à l'élaboration de la présente proposition de loi. **Le potentiel de création d'emplois** de ce secteur est important. En outre, il s'inscrit pleinement dans la redéfinition plus globale d'une politique de la ville qui met au cœur de son projet la **mobilité propre et le développement de nouvelles habitudes de transport**. À ce titre, l'incitation à l'utilisation par les taxis de véhicules hybrides ou électriques fabriqués en France constitue une proposition ambitieuse. Cela s'inscrirait dans une dynamique vertueuse : les taxis seraient les premiers ambassadeurs de la mobilité durable et de la transition dans laquelle notre pays est engagé.

Car les taxis sont aussi **une « vitrine » pour notre pays**, et plus principalement pour sa capitale, Paris. Ils sont aussi un élément essentiel de **l'attractivité du territoire** et doivent faire partie intégrante d'une politique de tourisme intelligente.

Rapport « Un taxi pour l'avenir, des emplois pour la France »

(Extraits)

Le taxi doit être reconnu comme essentiel à la ville intelligente

Le taxi doit devenir une vitrine de la ville

Dans les principales villes de France, la tendance est à la réduction des déplacements en véhicules individuels, responsables d'une forte congestion et de pics de pollution récurrents. Les municipalités favorisent donc le développement des transports en commun et de nouvelles offres pour les citoyens, comme les vélos, les automobiles en libre-service, le co-voiturage ou l'auto-partage. La circulation alternée couplée à la gratuité des transports en commun a été ponctuellement mise en œuvre à Paris le 17 mars 2014 pour lutter contre une forte pollution atmosphérique.

L'observatoire des déplacements à Paris, qui publie ses observations de façon homologuée depuis 2001, met en évidence une diminution très sensible de la circulation automobile (près de 25%) sur le réseau instrumenté (c'est-à-dire sur les grands axes). Le nombre de véhicules immatriculés à Paris baisse régulièrement de 1 à 2 % par an, et le parc automobile parisien a diminué de 8 % entre 2001 et 2010. Par ailleurs, l'enquête globale transport menée en Île-de-France entre 2009 et 2011 par l'observatoire de la mobilité montre une diminution sensible du nombre de titulaire du permis de conduire dans la classe d'âge 18-24 ans tant à Paris qu'en Île-de-France. On voit donc apparaître de véritables changements de comportements qui se traduisent non seulement par une hausse sensible des déplacements en transport en commun, mais également par la croissance de nouvelles mobilités (Vélib', Autolib' notamment).

Si les habitants de la grande couronne disposent de 530 véhicules pour 1 000 habitants, ce chiffre n'est que de 275 à Paris. Surtout, il a diminué de 7 % dans cette ville entre 2001 et 2010. En outre, le Plan de déplacement urbain d'Île-de-France, établi par le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF), arrêté par le Conseil régional, et soumis à enquête publique en 2013, se donne comme objectif, pour satisfaire la demande croissante de déplacements, d'augmenter de 20 % la part des transports collectifs, de 10 % celle de la marche et du vélo, et de diminuer de 2 % la part des voitures et deux-roues motorisés.

Le taxi doit s'inscrire dans ces évolutions, pour devenir une véritable alternative à la voiture individuelle. Avec une flotte récente et des offres « vertes », le taxi, surtout s'il est partagé, est un mode de déplacement moins polluant que la voiture individuelle. À titre informatif et selon une étude réalisée par un syndicat de taxi sur 10 258 artisans, l'âge moyen des véhicules serait de 1,84 ans à Paris et de 2,47 ans en province, soit très inférieur à l'âge moyen du parc de voitures individuelles⁹. Les véhicules propres se développent, la G7 comptant par exemple à Paris 1 200 « GreenCab ».

(...) Cependant, le taxi ne deviendra une véritable alternative à la voiture individuelle en ville que si les véhicules deviennent toujours plus écologiques, au-delà même des flottes « vertes » existantes. Par ailleurs, le recours à des véhicules fabriqués en France serait souhaitable. Actuellement, selon l'étude d'un syndicat de taxi précitée, 55 % des artisans roulent en voiture soit de la marque Mercedes (pour 28 %), soit de la marque Toyota (pour 14 %) ou soit de la marque Volkswagen (pour 14 %). Les marques française Peugeot et Renault ne représentent respectivement que 5,8 et 4,1 % du parc. En raison de sa visibilité, de la fréquence des renouvellements et de l'importance du parc, le taxi intéresse les constructeurs français, ce qui a été confirmé à la mission. Ils sont prêts à proposer des offres adaptées aux contraintes et besoins spécifiques des taxis. De telles offres pourraient les inciter à se tourner en priorité vers des véhicules hybrides, voire électriques fabriqués en France lors des prochains renouvellements.

Tourisme, transition énergétique, ville durable, promotion industrielle du « made in France », le taxi est au carrefour de toutes ces ambitions et peut devenir un outil intelligent au service de tous ces enjeux d'avenir.

La **nécessaire modernisation** d'un secteur longtemps considéré comme « irréformable » doit être vue comme une opportunité aujourd'hui pour le placer au cœur de toutes ces évolutions et en finir avec des rigidités qui desservent tant les professionnels que les clients.

A. AMÉLIORER LA RENCONTRE DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE : MODERNISER ET VALORISER LE MONOPOLE DE LA « MARAUDE »

Le métier de taxi s'est beaucoup transformé, tout particulièrement au cours des dernières années. **Les usages ont évolué.** Les besoins ont changé. Les grandes agglomérations ont vu leur population croître très rapidement. Les zones rurales ont développé des usages spécifiques des véhicules de transport privé. La révolution du numérique et des

« smartphones » a modifié les pratiques. Le métier de chauffeur de taxi a donc tout naturellement changé lui aussi. Et il doit continuer de s'adapter.

1. La réglementation de l'activité des taxis est fondée sur des motifs économiques et d'ordre public

L'activité de taxi n'est pas une activité comme les autres, et la principale raison en est **qu'elle s'exerce sur la voie publique**. Cette spécificité a très tôt justifié un **encadrement particulier et une réglementation adaptée**. Dès le 17^{ème} siècle, des lettres patentes royales ont conféré un monopole aux ancêtres des taxis, les voitures dites « de place » et les préfets usaient de leur pouvoir de police pour soumettre l'exploitation de ces voitures à une autorisation préalable, dans un objectif de tranquillité et d'ordre publics.

À cet impératif de sécurité publique justifiant de contrôler le nombre de véhicules occupant le domaine public tout en répondant aux besoins de la population, s'ajoute une **raison économique** légitimant une **réglementation des tarifs dans l'intérêt du consommateur** : un taxi hélé par le client sur la voie publique ne peut être mis en concurrence avec un autre non soumis aux mêmes règles de manière instantanée.

Cette réglementation a fait l'objet de nombreuses remises en causes qui en pointent les effets pervers. En 1959 déjà, le **rapport Rueff-Armand**¹ considérait que *« la limitation réglementaire du nombre des taxis nuit à la satisfaction de la demande et entraîne la création de situations acquises, dont le transfert payant des autorisations de circulation est la manifestation la plus critiquable »*.

En 2008, le **rapport Chassigneux**² pointait que *« la rareté de l'offre crée des rentes de situation sans rapport avec la valeur économique réelle de la licence »*.

La même année, le **rapport de la Commission Attali pour la libération de la croissance**³ préconisait la fin de la restriction du nombre de taxis.

Était en cause une **offre trop restreinte** entraînant une demande insatisfaite, notamment dans les grandes villes : la comparaison entre le nombre de licences en 1937, qui était de 14 000, et en 2007, qui était de 15 800 est à cet égard très significative.

¹ Rapport sur les obstacles à l'expansion économique, présenté par le comité institué par le décret n°59-1284 du 13 novembre 1959.

² Propositions de réforme de la profession de taxi et des autres transports particuliers de personnes par véhicules de moins de dix places (voitures de petite remise, voitures de grande remise, véhicules motorisés à deux ou trois roues), rapport de Pierre Chassigneux, Préfet, 20 mars 2008.

³ Rapport de la Commission pour la libération de la croissance française (sous la présidence de Jacques Attali), 2008.

Plus récemment, le député Thomas Thévenoud estimait dans son rapport de mission que le principe de cette régulation était toujours justifié. « *Au service du public depuis plusieurs siècles, ces professionnels ont marqué l'histoire de la France, comme lors de la bataille de la Marne, et participé à la modernisation des déplacements. Les taxis intervenaient d'abord sur le marché de la maraude, c'est-à-dire qu'ils circulaient sur la voie publique à la recherche de clients. À ce titre et dès l'origine, les taxis ont été régulés par les pouvoirs publics. Cette régulation se justifiait et se justifie toujours, à la fois pour des raisons d'ordre public et de concurrence. L'occupation de la voie publique, l'impossibilité de mettre en concurrence la voiture qu'on hèle dans la rue et la nécessité d'éviter la négociation des tarifs à la vitre du taxi ont rendu nécessaire le contrôle du nombre d'autorisations de stationnement et la réglementation tarifaire* ».

Depuis 2007, la faiblesse de l'offre de taxis, notamment en région parisienne, n'est plus la principale difficulté. En effet, depuis cette date, de nouvelles licences ont été délivrées, mais surtout, **des autorisations de doublage (une même licence peut être utilisée par deux chauffeurs) ont été créées dans la zone des taxis parisiens**, ce qui permet aujourd'hui d'estimer l'offre réelle de taxis à 19 992 à Paris, c'est-à-dire un nombre supérieur à celui de licences.

2. Un monopole sur la maraude toujours justifié

La réglementation qui pèse sur les taxis est triple. Elle touche **l'accès à la profession, l'exercice de l'activité de taxi et les prix pratiqués**.

L'accès à la profession de chauffeur de taxi est conditionné au respect d'un certain nombre d'exigences, prévues par les dispositions du décret n° 95-935 du 17 août 1995, codifiées aux articles L. 3121-9 et L. 3121-10 du code des transports :

- l'obtention du **certificat de capacité professionnelle**, matérialisée par la délivrance d'une **carte professionnelle** par le préfet après un examen en deux parties (nationale et départementale) ;

- une **visite médicale périodique** dans les conditions prévues par le code de la route ;

- **le respect des incompatibilités** prévues par l'article 6 du décret n° 95-935 du 17 août 1995.

Une fois titulaire de sa carte professionnelle, **le chauffeur de taxi, pour pouvoir exercer son activité, doit être titulaire d'une autorisation de stationnement (ADS), appelée communément « licence »**, symbolisant le contrôle de l'autorité publique sur le nombre de taxis en activité. Cette dernière est délivrée par l'autorité administrative, à savoir le maire ou le préfet de police à Paris, par ordre chronologique d'inscription sur une liste d'attente, inscription qui doit être renouvelée tous les ans.

Seuls les taxis sont ainsi autorisés à circuler et stationner sur la voie publique. **Ils ont le monopole de la maraude.**

Avec la loi du 24 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles¹, **la compétence de délivrance des licences, aujourd'hui communale, sera bientôt intercommunale pour les 1 700 établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) exerçant la compétence « voirie ».**

Les présidents de ces EPCI auront ainsi la faculté de moduler le périmètre des ADS et de le limiter au territoire de certaines communes seulement du périmètre de l'établissement.

En juillet 2013, **le nombre de licences délivrées sur le territoire national s'élevait à 57 371, contre 44 190 en 2001**, soit une augmentation de 30 % en douze ans (36 % en province mais 18 % seulement à Paris). On sait aussi que l'offre réelle, notamment en région parisienne, a augmenté grâce aux autorisations de doublage.

Selon les chiffres transmis par le secrétariat d'État chargé du Commerce, de l'Artisanat, de la Consommation et de l'Économie sociale et solidaire, **le nombre total de licences à Paris s'élevait à 17 636 en 2013.**

Pourtant, **le prix des licences**, qui peuvent être transmises à titre onéreux depuis 1995, s'est envolé au cours des dernières années et atteint aujourd'hui **230 000 euros en moyenne à Paris**, voire davantage dans des villes comme Nice (400 000 euros) ou Cannes.

Mais c'est surtout **la difficulté pour l'offre de taxis de rencontrer la demande** qui fragilise aujourd'hui ce secteur d'activité. Les taxis se retrouvent aujourd'hui confrontés, d'une part, à la concurrence des véhicules de tourisme avec chauffeur (VTC), qui depuis 2009, font l'objet d'un régime déclaratif sans autorisation administrative ni limitation de nombre, d'autre part, au développement du numérique et des nouvelles technologies qui orientent les clients vers de nouvelles pratiques.

En effet, **la généralisation des « smartphones »** a tendance à détourner les clients du marché de la maraude physique au profit, non seulement de la réservation préalable, mais de plus en plus, de la maraude électronique. Elle permet aussi d'avoir recours à des **applications de géolocalisation, qui améliorent la mise en relation entre les clients et les chauffeurs.**

Le dernier aspect de la réglementation s'appliquant aux taxis est **l'encadrement des prix pratiqués.** Ils sont définis par l'État, par l'intermédiaire des préfetures qui agréent un tarif départemental.

¹ Loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles.

Tarifs des taxis

Les hausses de prix maximales sont fixées chaque année par le ministre de tutelle. Des arrêtés préfectoraux fixent dans chaque département les **différentes composantes du prix de la course** (prise en charge, tarif kilométrique, tarif marche lente) en tenant compte du taux de hausse retenu annuellement.

Le client **paie le prix affiché au compteur**, dont la prise en charge qui ne peut être supérieure à 3,56 euros, et les éventuels suppléments (supplément gare, bagage, 4^{ème} personne, animal, etc.). Les prix se calculent différemment à Paris et en province.

Ils se composent de différents éléments.

3 éléments principaux :

1- la **prise en charge** : montant de départ du compteur lors de sa mise en marche ;

2 - le **tarif kilométrique** ;

3 - le **tarif horaire ou « course lente »** : il se substitue au tarif kilométrique lorsque le taxi est à l'arrêt ou circule à faible allure (embouteillage, attente du client).

À cela peuvent s'ajouter :

- **la course d'approche** : trajet effectué jusqu'au point de rendez-vous lorsque le taxi est commandé par téléphone ou appelé d'une borne ;

- **les suppléments** : pour transport de bagages ou de colis, prise en charge en gare, transport d'animaux ou transport d'un 4^{ème} passager.

La somme à payer ne peut être inférieure à 6,86 euros.

Les taxis doivent respecter l'ensemble de ces obligations et sont, en contrepartie, les seuls véhicules légalement autorisés à stationner sur la voie publique et à y être hélés par des clients. Ils peuvent aussi stationner dans des espaces réservés et utiliser les voies réservées aux bus. Ils bénéficient en outre d'un remboursement partiel de la TIPP payée sur leur consommation annuelle de carburant.

Ils sont aujourd'hui confrontés à la concurrence de véhicules qui, sans être enserrés dans les mêmes contraintes, bénéficient d'une avance considérable sur le développement des applications de géolocalisation.

B. LA PROFESSION DE CHAUFFEUR DE TAXI DOIT ÊTRE DAVANTAGE PROTÉGÉE ET L'ACCÈS À LA LICENCE FACILITÉ

1. Des statuts différents pas tous aussi protecteurs

Il existe trois statuts pour les chauffeurs de taxis.

- Les **artisans** exploitent eux-mêmes leur licence.

- Les **salariés** travaillent pour une entreprise de transport qui détient des licences.

- Les « **locataires taxi** », statut plus atypique, ne sont ni titulaires d'une licence, ni salariés.

Ce dernier statut a été créé par la loi du n° 95-235 du 17 août 1995 qui prévoit que **le titulaire d'une licence peut assurer son exploitation « en consentant la location à un conducteur de taxi »**. Le chauffeur locataire verse à son loueur, titulaire d'une licence, une redevance mensuelle correspondant à la location du véhicule, les frais d'assurance éventuels et l'entretien du véhicule, ainsi que la part salariale des charges sociales. Ces chauffeurs sont donc astreints à une **charge fixe très lourde** qui peut atteindre jusqu'à 4 500 euros par mois. Pour gagner dignement leur vie, ils doivent donc faire un nombre d'heures très important.

Le rapport Thévenoud dénonce ce régime qu'il qualifie « *d'esclavagisme moderne* », et qui **conduit certains locataires à une grande précarité**.

Au-delà des conditions de travail difficiles, **leur régime juridique est ambigu**. En effet, le contrat prévu par le décret du 28 août 2009 est un contrat « de louage » au sens du code civil. En revanche, le Conseil d'État, dans un avis du 12 novembre 2003, a qualifié cette location prévue par la loi de « location-gérance au sens du code de commerce ».

En outre, **selon l'Urssaf, le « locataire taxi » est assimilé à un salarié au sens de la Sécurité sociale**. Les cotisations au régime général de la Sécurité sociale sont ainsi acquittées par le loueur à l'Urssaf.

En revanche, bien qu'assimilé à un salarié en droit de la Sécurité sociale, **le locataire n'est pas reconnu comme salarié au sens du droit du travail** : il n'y a pas de lien de subordination avec le loueur. Le locataire n'est donc **pas affilié au régime d'assurance chômage et il n'y a pas d'obligation d'établir un bulletin de salaire. Il ne bénéficie pas non plus d'indemnités en cas de perte d'emploi**.

Enfin, s'agissant du régime fiscal, le locataire taxi est imposé dans la catégorie des Bénéfices Industriels et Commerciaux (BIC).

Selon les chiffres de l'INSEE, on dénombre aujourd'hui 32 000 entreprises de taxi en France parmi lesquelles 80 % sont exploitées par des artisans, 11 % par des locataires, 6 % par des sociétés et 3 % par des salariés.

À Paris, la situation est un peu différente et il est difficile de quantifier le nombre exact de locataires taxis. Cependant, **on peut estimer que 8 000 des 20 000 licences parisiennes sont exploitées par des locataires, dont 6 000 dans les sociétés de location**.

2. Des dysfonctionnements dans le système de délivrance des licences

Tous les chauffeurs de taxis ne bénéficient donc pas des mêmes conditions de travail. En outre, et de manière plus générale, la profession est largement tributaire des **dysfonctionnements du système de délivrance des autorisations de stationnement**.

Ces licences étaient à l'origine délivrées à titre gratuit et attribuées par ordre chronologique d'enregistrement des demandes, en fonction d'impératifs d'intérêt général. Jusqu'en 1995 toutefois, le titulaire d'une licence disposait d'un droit de présentation de son successeur à l'administration. S'est alors développée une **pratique officieuse de cessions onéreuses de licences, pratique légalisée par la loi du 20 janvier 1995 qui a encadré cette possibilité de vendre une licence par des délais** : une exploitation effective et continue de cinq ans, portée à quinze ans pour les titulaires d'autorisations nouvelles délivrées après la loi de 1995 ainsi que pour les titulaires qui n'avaient pas la faculté de présenter un successeur.

Ce système de délivrance connaît aujourd'hui **des limites** :

- le **temps sur liste d'attente** est de l'ordre de 15 à 20 ans en région parisienne ;

- la possibilité de céder à titre onéreux les licences produit un **effet d'aubaine** : certains s'inscrivent sur les listes d'attente, alors même qu'ils n'exercent pas la profession de chauffeur de taxi mais pour en tirer un bénéfice financier, conséquence de l'explosion de la valeur patrimoniale des licences, ce qui allonge la durée sur liste d'attente pour les autres ;

- certaines personnes s'inscrivent sur **plusieurs listes d'attente** afin d'être sûrs d'obtenir une licence le plus rapidement possible.

On assiste donc à un **dévoisement du système d'attribution des licences**, qui handicape les professionnels les plus fragiles du secteur et qui bloque l'évolution d'une profession pourtant tournée vers l'avenir.

II. LES VTC : UNE PROFESSION EN PLEINE EXPANSION DANS UN CADRE RÉGLEMENTAIRE INSUFFISANT

A. UN DÉVELOPPEMENT RAPIDE ET MASSIF DES VTC DEPUIS 2009

1. Un développement fulgurant

Il est difficile d'obtenir une évaluation précise et fiable du nombre de VTC en circulation actuellement en France et en particulier en région parisienne. Les approximations dont dispose le Gouvernement proviennent d'un croisement entre les données d'immatriculation des entreprises de VTC,

détenues par Atout France, et les chiffres de délivrance des cartes professionnelles par la préfecture de police de Paris.

Ces chiffres imprécis permettent toutefois de constater que l'offre de VTC s'est rapidement accrue en France et cela en l'espace de quelques années. En trois ans, **de 2010 à 2013, le nombre d'immatriculations d'entreprises VTC auprès d'Atout France a été multiplié par 4,6 pour atteindre en janvier 2014 le chiffre de 7 213 entreprises.**

De manière générale, l'offre de VTC est venue répondre à un déséquilibre chronique, en région parisienne, entre offre et demande de transports légers de personnes.

2. La conjonction de deux facteurs : dérégulation et développement des nouvelles technologies

a) Avant la loi Novelli

Le statut juridique de VTC n'a été créé qu'en 2009. Auparavant, cette activité de transport de personnes était qualifiée d'activité de « *grande remise* » et était encadrée par les articles L. 231-1 à L. 231-4 du code du tourisme.

L'exercice de cette activité de grande remise était soumis à la détention d'une « *licence de grande remise* » délivrée par le préfet du département du siège de l'exploitant. Le préfet avait également compétence pour fixer le nombre de véhicules principaux et auxiliaires pouvant être exploités par l'entrepreneur au regard des besoins touristiques et économiques locaux. Concernant les conditions d'accès à la profession, le représentant de l'entreprise devait remplir certaines conditions de moralité et justifier d'un certificat d'aptitude à la profession d'entrepreneur de remise et de tourisme.

b) La dérégulation engagée en 2009

La loi du 22 juillet 2009 a fortement déréglementé ce secteur. Elle a institué une procédure très souple d'immatriculation des entreprises de VTC auprès du groupement d'intérêt économique Atout France. Cette procédure est dématérialisée, purement déclarative et très peu coûteuse. Les conditions à respecter sont peu exigeantes.

La souplesse de la réglementation a contribué à l'essor très rapide du VTC.

c) Le développement de nouvelles technologies et l'émergence de nouveaux acteurs

La révolution numérique a permis à ces nouvelles entreprises de VTC d'organiser les déplacements de leurs flottes de véhicules pour correspondre au plus près à la demande des consommateurs. Il est aujourd'hui possible, par l'installation d'une application smartphone créée par un des intermédiaires agissant sur ce marché, de visualiser les véhicules disponibles dans la zone de départ, d'obtenir un devis pour la course envisagée, de réserver sa voiture et de payer la prestation par carte bancaire, et à l'avance.

Cette innovation technologique, conjuguée à l'assouplissement de la réglementation, a révolutionné les transports urbains.

Les entreprises de la grande remise, qui exerçaient déjà avant la dérégulation opérée par la loi du 22 juillet 2009, étaient traditionnellement placées sur un marché du luxe, de la qualité de service et de la clientèle professionnelle. Ceux qu'on appelle parfois les « néo-VTC », grâce au développement des applications smartphones, se sont plutôt positionnés en direction du grand public. Sur le marché de la réservation préalable, ils sont désormais directement en concurrence avec les taxis.

B. UNE CONCURRENCE DIRECTE AVEC LES TAXIS SUR LE MARCHÉ DE LA RÉSERVATION PRÉALABLE

Les taxis ont le monopole sur la maraude. Ce monopole ancien est toujours justifié aujourd'hui pour des raisons économiques mais aussi pour des raisons d'ordre public. Les VTC ne peuvent donc se développer que sur le marché de la réservation préalable.

La réservation permet en effet au client de mettre en concurrence plusieurs offres, tant sur le tarif des prestations proposées que sur leur qualité. Le véhicule n'a pas le droit d'occuper la voie publique ; il n'est donc pas nécessaire de contingenter le nombre de VTC en circulation.

Sur le marché de la réservation préalable, taxis et VTC sont donc en concurrence directe.

C. UNE RÉGLEMENTATION INSUFFISANTE PARTICIPANT D'UNE CONCURRENCE FAUSSÉE

La concurrence sur le marché de la réservation préalable, qui devrait être une concurrence saine et régulée, est aujourd'hui faussée. Les distorsions de concurrence peuvent s'expliquer de plusieurs manières.

La réglementation pesant sur les VTC est insuffisante. Le Gouvernement en était conscient lorsqu'il a pris, en 2013, plusieurs mesures afin d'assainir la concurrence entre les différents acteurs du transport de personnes. Deux décrets de juillet 2013 ont prévu l'interdiction pour les VTC d'utiliser des dispositifs publicitaires induisant une confusion avec les compteurs horokilométriques, l'obligation pour les chauffeurs de suivre une formation continue tous les cinq ans, ou encore l'obligation d'un support papier ou électronique pour justifier d'une réservation préalable en cas de contrôle.

Par ailleurs, le décret n° 2014-344 du 26 mars 2014 a limité à une heure la durée de stationnement autorisé aux VTC dans les gares et les aéroports avant une réservation.

Enfin, le sujet de la maraude électronique revient régulièrement dans les débats et est devenu emblématique des distorsions, réelles ou supposées, de concurrence entre taxis et VTC. Les applications smartphones qui ont participé du développement fulgurant des VTC se situent parfois à la limite de la réglementation. Elles permettent au client de voir les véhicules disponibles autour de lui, et brouillent ainsi la frontière entre maraude et réservation préalable. Même s'il n'est pas possible pour le client de héler électroniquement la voiture de son choix – c'est généralement la voiture la plus proche qui est envoyée – il est difficile pour les VTC de démontrer que ces véhicules ne sont pas sur la voie publique en attente de clientèle.

III. UNE PROPOSITION DE LOI QUI ENTEND TROUVER LE BON ÉQUILIBRE

La présente proposition de loi s'inscrit dans le **prolongement de la mission de concertation** qui a été confiée par le Gouvernement au député Thomas Thévenoud en février 2014. Elle est un des points d'aboutissement d'une concertation de plus de 170 heures, qui a mobilisé tous les acteurs du secteur des taxis et des VTC.

Si elle en **traduit les propositions qui requièrent l'intervention du législateur**, cette proposition de loi ne saurait être déconnectée **des mesures réglementaires actuellement en cours d'élaboration**. Par exemple, le futur plan de déplacements urbains de la région Ile-de-France prévoit qu'une voie de l'autoroute A1 sera réservée aux taxis et aux bus dès 2015 et que la région réfléchira à étendre ce dispositif à des itinéraires de l'A6 et l'A10 notamment dans les années à venir. Le ministre des affaires étrangères et du développement international, en charge du tourisme, a également annoncé la création d'un « forfait taxi » dès le 1^{er} janvier 2015, mis en place en concertation avec les organisations concernées pour les trajets entre Paris et l'aéroport de Roissy.

La proposition de loi entend **rééquilibrer les règles applicables aux taxis et aux VTC** afin que ces deux modes de transport léger cohabitent positivement. Loin d’opposer les uns aux autres, elle apporte aux différents acteurs un cadre plus sécurisant et plus adapté aux évolutions récentes, comme la révolution numérique par exemple avec le développement des applications « smartphones ».

Elle comprend **deux parties** :

- une partie consacrée à la **modernisation de la profession de taxi** qui doit aujourd’hui faire face aux nouveaux usages et besoins de la clientèle et à l’émergence d’un nouvel acteur avec les VTC ;

- une partie visant à remettre à plat la réglementation applicable aux VTC afin de replacer ces acteurs dans une concurrence régulée face aux taxis sur le marché de la réservation préalable.

A. LE MONOPOLE DES TAXIS EST ÉTENDU À LA MARAUDE ÉLECTRONIQUE

Alors que les taxis bénéficient aujourd’hui du monopole de la maraude, qui en fait les seuls autorisés à chercher des clients en circulant et en stationnant sur la voie publique ou à être hélés par ces derniers, se développe une **nouvelle forme de maraude, dite « maraude électronique »** grâce à l’utilisation des nouvelles technologies. Il est désormais possible pour un client, grâce à une application sur « smartphone » ou sur tablette tactile, de visualiser en temps réel les véhicules disponibles à proximité et d’en réserver un.

Des applications comme *eCab* ont d’ores et déjà été développées pour ouvrir cette nouvelle forme de maraude aux taxis et améliorer la rencontre entre l’offre et la demande. Toutefois, il existe un certain nombre de **freins au développement de ces applications** :

- les centrales de réservation ne permettent pas que les taxis adhérents chez eux s’inscrivent sur d’autres plateformes ;

- le principe de la « file d’attente » qui privilégie le premier taxi entré dans la zone et non le plus proche peut entraîner un coût élevé de course d’approche.

En revanche, les VTC exploitent aujourd’hui pleinement les possibilités offertes par cette révolution numérique.

Pour remédier à cette difficulté et accompagner les taxis dans la révolution numérique qui est à l’œuvre, la proposition de loi prévoit de **créer une base de données publique** alimentée de manière obligatoire par les autorités administratives qui délivrent les licences et de manière facultative

par les taxis eux-mêmes, qui pourront choisir d'envoyer ou non à l'interface publique leurs données de localisation et de disponibilité en temps réel.

Ce **nouveau « registre national de disponibilité des taxis »** (créé par l'article 1^{er} qui transpose la proposition n°1 du rapport Thévenoud) permettra à chacun d'accéder, gratuitement, à ces données, tout comme n'importe quel client a aujourd'hui accès gratuitement à ces mêmes données sur la voie publique : **le monopole dont bénéficient les taxis sur la maraude est étendu à ce qu'on appelle la « maraude électronique »**, puisque les VTC ne pourront y recourir (article 8).

L'État offrira donc la possibilité de l'Open data à tous les taxis, gratuitement et de manière non contraignante. Etalab, le service spécifiquement chargé de la mise à disposition des données publiques au sein du Secrétariat général pour la modernisation de l'action publique, en assurera la gestion.

Grâce au développement d'une interface de programmation, qui ne sera pas directement exploitable par les particuliers, les développeurs de logiciels privés pourront avoir accès aux données collectées et éditer des outils numériques de mise en relation. Cet accès sera payant pour les développeurs, ce qui assurera le financement du dispositif, estimé à environ 500 millions d'euros.

En outre, comme l'indique le rapport Thévenoud, cette mesure permettra à plusieurs entreprises de *« développer des applications qui permettraient d'améliorer la localisation des taxis par le client »* et aux taxis *« d'avoir un avantage concurrentiel indéniable puisque, étant plus nombreux que les VTC, ils seraient toujours plus proches du client qui souhaite obtenir une voiture dans l'immédiat »*.

B. UNE RÉFORME DU STATUT DU LOCATAIRE-TAXI

Au-delà de la modernisation de la profession de taxi, indispensable pour la vitalité économique d'un secteur déterminant pour l'attractivité de notre pays, la proposition de loi entend **assurer une meilleure protection des chauffeurs de taxis les plus précaires** : c'est le cas de ceux qui exercent leur activité sous le **statut de locataire-taxi**.

Parmi les statuts qui existent aujourd'hui pour exercer la profession de taxi (artisan, salarié, locataire), celui de locataire est le plus fragile. En effet, tout titulaire d'une autorisation de stationnement a la possibilité, en vertu de l'article 10 du décret n° 95-935 du 17 août 1995 portant application de la loi du 20 janvier 1995 relative à l'accès à l'activité de conducteur et à la profession d'exploitant de taxi, d'assurer l'exploitation de sa licence en louant son taxi à un conducteur, **le locataire**. Ce dernier n'est donc **ni titulaire d'une licence, ni salarié** : son statut est à mi-chemin entre les deux

puisqu'il contracte avec son loueur un contrat de louage au sens du code civil.

Ce statut est ambigu car ces chauffeurs sont **affiliés au régime général de la sécurité sociale** et donc assimilés à des salariés, mais ne perçoivent **pas l'assurance chômage**. En outre, **en matière fiscale, ils sont assimilés à des artisans**.

Enfin, **ce statut peut varier selon les départements** : à Marseille, par exemple, tous les locataires taxis sont en location-gérance, au sens du code de commerce.

Au-delà de l'insécurité juridique de leur contrat, **les locataires taxis sont contraints de travailler dans des conditions particulièrement difficiles** puisqu'ils doivent payer à leur loueur une redevance fixe pouvant s'élever jusqu'à 4 500 euros par mois (comprenant la location du véhicule, la part salariale des charges sociales, les assurances et l'entretien du véhicule). Cette lourde charge les pousse à effectuer un très grand nombre d'heures pour réussir à vivre dignement de leur métier.

La proposition n° 10 du rapport Thévenoud préconisait de « *mettre en place le contrat de location gérance comme étant la règle sur l'ensemble du territoire avec un changement de régime de protection sociale (passage au régime social des indépendants) qui clarifierait le statut et sécuriserait les relations contractuelles* ».

La proposition de loi reprend cette idée (article 3) afin de permettre à tous les chauffeurs de taxi d'exercer leur profession dans de bonnes conditions. Elle prévoit une **impossibilité d'exploiter les licences qui seront délivrées à compter de la promulgation de la loi en recourant au système de la location**. Pour les **autorisations de stationnement déjà délivrées et exploitées sous ce statut, elle les fait basculer dans le régime de la location-gérance**, au sens de l'article L.144-1 et suivants du code de commerce, qui permet de sécuriser et d'harmoniser les règles applicables à ces chauffeurs : en matière de protection sociale, ils passeront ainsi au régime social des indépendants en tant que commerçants.

C. UN SYSTÈME DE DÉLIVRANCE DES LICENCES ASSAINI

Le système des licences est peut-être aujourd'hui ce qui fait l'objet du plus grand nombre de critiques.

Distribuées à l'origine gratuitement par l'administration, elles peuvent, depuis la loi du 20 janvier 1995, dite « loi Pasqua », être revendues par leur titulaire qui ne souhaite plus exercer.

Cette **légalisation de la cessibilité a abouti à des échanges de plus en plus onéreux de plusieurs centaines de milliers d'euros**. C'est le cas en particulier dans les grandes métropoles comme Paris, où la valeur patrimoniale des licences atteint 235 000 euros en moyenne, ou encore Nice, où elle atteint 400 000 euros. Dans les villes moins peuplées, cette valeur est moindre : 30 000 euros à Saint-Quentin par exemple, ou encore 77 000 euros à Arcachon. En moyenne sur l'ensemble du territoire, le prix de la licence s'élève en 2014 à 97 118 euros. Ces prix record s'expliquent par le faible nombre de licences délivrées pendant plusieurs années.

Les licences sont ainsi devenues pour de nombreux chauffeurs de taxi un investissement très rentable, destiné à assurer la retraite des chauffeurs qui arrêtent leur activité et pour qui une baisse du prix de la licence aurait des conséquences lourdes financièrement.

Mais, comme le rapport Thévenoud l'a montré, il n'est pas aujourd'hui possible d'établir une corrélation entre l'augmentation de l'offre (de taxis et de VTC) et une baisse du prix des licences. Ce dernier conclut ainsi à une **inefficacité d'une mesure de rachat des licences à leur prix actuel** : les conséquences sociales (en particulier pour les licences mises en location depuis plusieurs années et obtenues gratuitement), budgétaires (évaluées à environ 4,8 milliards d'euros) et économiques seraient négatives.

En revanche, c'est sur le système de l'attribution des licences gratuites pouvant être revendues que le rapport s'est penché et a préconisé une réforme, reprise par l'article 4 de la proposition de loi.

Elle comprend deux volets :

- le premier volet **fait de l'incessibilité la règle pour toutes les licences qui seront délivrées à l'avenir** ; pour les licences déjà délivrées, elles pourront être revendues au bout de 15 ans d'exploitation (délai ramené à 5 ans après la première cession) ;

- le second volet **change les règles présidant à l'organisation des listes d'attente pour la délivrance des ADS** : ne pourront s'inscrire sur liste d'attente que les chauffeurs de taxis pouvant justifier de deux ans d'activité dans la profession au cours des cinq dernières années ; en outre, il ne sera plus possible que de s'inscrire sur une seule liste.

Cette réforme instaure une logique vertueuse qui sera à même d'assainir un système aujourd'hui dévoyé par des pratiques spéculatives qui lèsent les véritables chauffeurs souhaitant exercer leur profession. La combinaison des deux volets de cette réforme devrait permettre de « réserver » les licences aux vrais conducteurs de taxis.

D. UNE RÉGLEMENTATION DES VTC REMISE À PLAT

1. L'immatriculation des VTC

La procédure d'immatriculation des VTC est entièrement revue. La proposition de loi met un terme à la compétence d'Atout France en matière d'immatriculation des voitures de tourisme avec chauffeur. La commission d'Atout France prévue à l'article L. 141-2 du code du tourisme reste compétente uniquement pour l'enregistrement des professionnels du tourisme qui organisent et commercialisent des voyages et des séjours.

L'immatriculation des VTC relèvera désormais des pouvoirs publics. La définition du niveau pertinent de délivrance des immatriculations est renvoyée à un décret.

Il s'agit là d'une reprise en mains par les pouvoirs publics. Elle est bienvenue dans la mesure où elle doit permettre un meilleur contrôle du respect des obligations imposées aux VTC lors de leur immatriculation.

2. Un nouveau régime juridique dans le code des transports

L'article 7 de la proposition de loi crée un nouveau chapitre dans le code des transports, dans le titre consacré aux transports publics particuliers, afin de prévoir le régime juridique applicable aux exploitants, aux intermédiaires et aux conducteurs de VTC. Les VTC sont à cette occasion rebaptisées « *voitures de transport avec chauffeur* ».

Les entreprises concernées sont celles qui « *mettent à la disposition de leur clientèle une ou plusieurs voitures de transport avec chauffeur, dans des conditions fixées à l'avance entre les parties* ». L'innovation importante consiste à inclure dans ce champ **non seulement les exploitants de VTC mais aussi les intermédiaires qui mettent en relation les exploitants et les clients**.

Le texte améliore l'encadrement de la tarification des services de VTC. Le principe est celui d'une tarification forfaitaire, déterminée avant la course, au moment de la réservation préalable. Le prix peut toutefois être calculé en partie après la réalisation de la prestation, s'il dépend uniquement de la durée de celle-ci, et à condition que l'entreprise ait communiqué au client le mode de calcul du prix et des éventuels frais supplémentaires. Cet article exclut donc toute tarification purement kilométrique. Le compteur horokilométrique est réservé aux taxis.

Les véhicules devront répondre à certaines conditions techniques, définies par arrêté ministériel. De la même manière, les conducteurs doivent justifier de certaines compétences. Les entreprises devront en outre désormais disposer de capacités financières pour pouvoir être immatriculées.

Les intermédiaires devront se déclarer lorsqu'ils débutent une activité en France. Ils devront également s'assurer annuellement que les exploitants qu'ils mettent en relation avec des clients sont bien inscrits dans le registre, sont couverts par une assurance civile professionnelle, et que les conducteurs sont titulaires de la carte professionnelle. Il s'agit là d'un élément important de responsabilisation de ces acteurs.

E. UN RENFORCEMENT DES CONTRÔLES ET DES SANCTIONS

1. Des sanctions propres aux VTC

L'article 9 de la proposition de loi prévoit **l'arsenal de sanctions**, administratives et pénales, permettant de garantir la bonne application du régime juridique des VTC nouvellement créé.

2. Un socle de sanctions communes à tous les transports de personnes

Considérant que le monopole de la maraude pour les taxis n'est pas remis en cause uniquement par l'activité des VTC, la proposition de loi introduit également dans le code des transports, à l'article 8, des dispositions communes à l'ensemble des types de transport routier léger de personnes : les taxis, les voitures de petite remise, les VTC, les véhicules motorisés à deux ou trois roues, et les véhicules de transport léger de groupe régis par la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI).

Ces dispositions communes comportent essentiellement un dispositif anti-maraude renforcé, une coresponsabilité de plein droit pour les centrales de réservation, et une obligation d'assurance pour les intermédiaires comme pour les transporteurs.

Il est d'ailleurs significatif de la recherche constante d'équilibre opérée par l'auteur de la proposition de loi que cet article offre un socle de réglementation commun. **Le texte ne pénalise ni les uns, ni les autres. Il offre des règles du jeu équitables et partagées par tous.**

IV. LES PRINCIPALES MODIFICATIONS APPORTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE

A. LA GÉNÉRALISATION DU PAIEMENT PAR CARTE BANCAIRE DANS LES TAXIS

En séance publique, à l'initiative du rapporteur et auteur de la proposition de loi, l'Assemblée nationale a adopté un amendement visant à **généraliser le paiement par carte bancaire dans tous les taxis**. Les taxis seront désormais obligatoirement équipés de terminaux de paiement électronique.

Cette disposition constituait la proposition n°9 du rapport Thévenoud.

B. UNE MISE EN ŒUVRE ASSOUPLE DE LA FIN DU STATUT DE LOCATAIRE-TAXI

La disparition du statut de « locataire-taxi » prévue par l'article 3 pouvait poser un certain nombre de difficultés qui ont été prises en compte par un amendement du Gouvernement qui modifie le dispositif de manière à :

- en **retarder l'application au 1^{er} janvier 2017** ;
- prévoir une **dérogation pour les sociétés coopératives, les SCOP-taxis**, qui pourront continuer à recourir aux locataires-taxis, en raison de la particularité de leur structure, où les chauffeurs détiennent eux-mêmes des parts de la société.

C. DES PRÉCISIONS CONCERNANT LA DÉLIVRANCE DES LICENCES

Afin d'apporter de la souplesse au nouveau système de délivrance des licences, qui seront désormais incessibles, l'Assemblée nationale a :

- précisé que les licences délivrées à l'avenir seront réservées aux conducteurs qui ne sont pas déjà titulaires d'une autre licence ;
- fait des deux ans d'expérience au cours des dernières années prévus par l'article 4 un critère prioritaire et non plus un critère exclusif de la délivrance des licences.

D. UN RENFORCEMENT DE LA RÉGLEMENTATION DU TRANSPORT DE PERSONNES PAR VÉHICULE MOTORISÉ À DEUX OU TROIS ROUES

L'Assemblée nationale a adopté un article additionnel **renforçant les obligations** qui pèsent sur les chauffeurs et sur les véhicules utilisés dans le cadre de l'activité de transport de personnes par véhicules motorisés à deux ou trois roues, improprement appelés « **mototaxis** ».

Les chauffeurs concernés devront désormais :

- être titulaires d'un certificat de capacité professionnelle, comme pour tous les autres modes de transports de personnes ;

- être titulaires depuis au moins trois ans de la catégorie du permis de conduire autorisant la conduite de ce type de véhicule.

Les véhicules utilisés par ces entreprises de transport devront en outre « répondre à des conditions techniques et de confort » spécifiques et être équipés d'une signalétique visible. Enfin, le nouvel article prévoit la souscription obligatoire par l'entreprise d'un contrat d'assurance spécifique pour prendre en charge le transport professionnel de personnes.

E. UNE INTERDICTION DE LA MARAUDE RENFORCÉE POUR LES VTC

À l'initiative du rapporteur, un amendement a été adopté en séance qui prévoit **l'obligation pour les VTC d'un retour à la base arrière**. Dès la fin d'une course, ils seront tenus de retourner soit au lieu d'établissement de l'exploitant de la voiture, soit dans un lieu, hors de la chaussée, où le stationnement est autorisé, comme un parking. Il s'agit là d'une garantie forte du respect du monopole de la maraude pour les taxis.

À l'article 8, un amendement du Gouvernement a précisé les contours de l'interdiction de s'arrêter ou de stationner. Elle s'appliquera non seulement aux enceintes des gares et aéroports, mais aussi à leurs abords.

Un amendement du Gouvernement a également explicité le fait que le dispositif anti-maraude renforcé, introduit par la présente proposition de loi, s'applique non seulement aux transporteurs, mais aussi aux intermédiaires.

F. UNE PROCÉDURE D'IMMATRICULATION DES VTC PRÉCISÉE

Le principe, introduit en commission du développement durable par l'adoption d'un amendement UMP, d'une gestion régionale des registres de VTC a été supprimé. Mais il revient au pouvoir réglementaire de déterminer le niveau d'organisation territorial compétent.

À l'article 7, un amendement socialiste a rendu public le registre d'immatriculation des VTC. Par ailleurs, la fréquence de renouvellement des immatriculations de VTC passe de 3 à 5 ans, par parallélisme des formes avec les taxis et pour ne pas rendre excessives les contraintes pesant sur les VTC.

Enfin, à l'article 8, deux amendements identiques du groupe socialiste et du groupe UMP ont prévu une dérogation aux caractéristiques techniques imposées aux VTC lors de l'immatriculation pour les véhicules propres, hybrides ou électriques.

V. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION

Votre commission a adopté le texte transmis par l'Assemblée nationale **sans modification**.

L'urgence est réelle. La décision du Gouvernement du 13 février 2014 a entraîné la suspension des réunions de la commission d'immatriculation d'Atout France pour une période de deux mois s'agissant des exploitants de VTC. Depuis, aucune immatriculation n'a été prononcée. La remise à plat de la réglementation est la condition du dégel progressif des immatriculations. Il s'agit d'une attente légitime des VTC. Il s'agit également d'un enjeu économique. C'est un secteur d'avenir, riche en emplois et essentiel pour l'attractivité et la croissance de notre pays.

Votre commission a salué le travail de l'Assemblée nationale, et en particulier de son rapporteur Thomas Thévenoud. Ce travail a été extrêmement minutieux, extrêmement exhaustif et ce, jusqu'en séance, où l'ensemble des bancs politiques ont pu apporter leur contribution.

Le texte a aujourd'hui atteint un point d'équilibre. Le rapport sur lequel il s'appuie a été reconnu par l'ensemble de la profession. La proposition de loi en constitue la traduction fidèle. Les avancées introduites par les députés permettent de conserver cet équilibre. Il est important de ne pas reporter la nécessaire réforme des professions de taxis et de VTC et de dépasser les oppositions binaires.

Cette proposition de loi permet de donner des règles du jeu stables et équitables pour l'ensemble des acteurs de ce secteur d'avenir et porteur d'emploi.

EXAMEN DES ARTICLES

Article 1^{er}

(articles L. 3121-11-1 et L. 3121-11-2 [nouveaux] du code des transports)

Création d'un registre de disponibilité des taxis

Objet : cet article inscrit dans le code des transports la création d'un registre national recensant les informations relatives à l'identification, la géolocalisation et la disponibilité des taxis.

I. Le droit existant

Le code des transports prévoit, au titre II du Livre Ier de la troisième partie du code des transports, **trois types de transports publics particuliers** : les taxis, les véhicules de petite remise et les véhicules motorisés à deux ou trois roues.

Les taxis, définis à l'article L. 3121-1 du code des transports, sont « *des véhicules automobiles comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum, munis d'équipements spéciaux 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* ».

La caractéristique essentielle qui les distingue des autres types de transport est leur **monopole sur ce qu'on appelle le marché de la « maraude »**, c'est-à-dire le droit de stationner sur la voie publique en attente de clientèle ou celui d'être hélé par un client sur la voie publique.

Les taxis disposent aujourd'hui de deux accès principaux à leur clientèle :

- la **prise sur la voie publique** (en station ou dans la rue en circulation en étant « hélé » par le client) : c'est le **marché de la maraude dont ils détiennent le monopole** ;

- les **commandes à l'avance** effectuées par téléphone ou sur internet : c'est le **marché de la réservation préalable**, sur lequel ils sont en concurrence avec les véhicules de tourisme avec chauffeur (VTC) notamment.

Aux termes de l'article L. 3121-11 du code des transports, les taxis titulaires d'une autorisation de stationnement (délivrée par l'autorité administrative compétente - le maire ou le président de l'intercommunalité

et la préfecture de police à Paris), sont tenus de stationner dans leur commune de rattachement ou dans les communes où ils ont fait l'objet d'une réservation préalable.

II. Le dispositif prévu par la proposition de loi initiale

L'article 1^{er} de la proposition de loi insère deux nouveaux articles dans le code des transports.

1. La création d'un registre national de disponibilité des taxis ...

Le **nouvel article L. 3121-11-1** du code des transports institue un **registre national recensant les informations relatives à l'identification, la géolocalisation et la disponibilité des taxis**, intitulé « registre de disponibilité des taxis ».

Ce registre est géré par les services de l'autorité administrative chargés de faciliter et de coordonner la mise à disposition des données publiques en vue de faciliter leur réutilisation, **Etalab**, placé auprès du Premier ministre au sein du Secrétariat général pour la modernisation de l'action publique.

Il a vocation à être alimenté :

- **de manière obligatoire, par les autorités administratives compétentes pour délivrer les autorisations de stationnement** en ce qui concerne le recensement des taxis ;

- **et de manière facultative, par les taxis eux-mêmes** en ce qui concerne les données de leur géolocalisation et de leur disponibilité en temps réel.

Il convient de souligner **qu'en ce qui concerne les données de localisation et de disponibilité, leur transmission par l'exploitant du taxi n'est qu'une possibilité** qui leur est ouverte afin d'améliorer la mise en relation avec les clients, mais n'est pas obligatoire.

L'article initial prévoit que la diffusion des informations de ce registre devra se conformer à la loi du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

2. ...accessible de droit à tous les exploitants ou conducteurs de taxis

Le nouvel article L. 3121-11-2 du code des transports interdit à tout intermédiaire proposant à des clients de réserver un taxi (comme les centrales ou plateformes de réservation) d'empêcher un taxi de prendre un client sur la voie publique y compris lorsque ce dernier l'a sollicité par le biais d'un équipement de communications électroniques ou par l'intermédiaire d'un tiers.

Le nouveau système d'Open-data géré par le registre national **pourra ainsi être utilisé gratuitement par tout exploitant ou conducteur de taxi**, y compris s'il est contractuellement lié à des centrales de réservation ou à des intermédiaires.

En revanche, une centrale de réservation pourra continuer d'imposer aux taxis de travailler exclusivement avec elle pour les réservations.

Interrogé par votre rapporteur, le Gouvernement a indiqué qu'une première phase-test de six mois nécessiterait 250 millions d'euros de financement public. Au terme de cette phase et en fonction du résultat du dispositif, la décision sera prise de continuer ou d'arrêter. En cas de succès, le budget nécessaire s'élèverait à 500 millions d'euros et serait financé par les recettes générées par l'accès aux données des développeurs d'applications numériques.

III. Les modifications apportées par l'Assemblée nationale

La commission du développement durable de l'Assemblée nationale a adopté, à l'initiative du rapporteur et du président de la commission, cinq amendements rédactionnels et un amendement de coordination.

Elle a également supprimé la référence à la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, prévue par l'alinéa 6, pour renvoyer à un décret en Conseil d'État la définition des modalités de mise en œuvre du registre d'identification et de disponibilité des taxis.

IV. La position de votre commission

Votre rapporteur partage pleinement l'objectif de ce premier article, qui donne aux taxis une arme indispensable pour s'adapter aux nouveaux usages plébiscités par les clients, en leur donnant concrètement la possibilité d'assurer leur monopole sur les « maraudes électroniques ». Il les fait entrer de plein pied dans l'ère de l'Open data, avec l'assurance d'un système régulé et contrôlé par l'autorité publique.

D'un point de vue concret, les taxis qui souhaitent alimenter le registre devront s'équiper d'un capteur GPS, intégré au compteur-taxi, pour un coût d'environ 300 euros, et souscrire un abonnement pour transmettre les données (environ 10 euros par an). Votre rapporteur considère que la charge serait tout à fait raisonnable au regard du gain que l'inscription au registre pourrait représenter pour un taxi.

Etalab développera ensuite une interface de programmation qui ne sera pas directement exploitable par les particuliers mais qui pourra être utilisée par des développeurs de logiciels privés afin d'éditer des outils

numériques, et notamment des applications « smartphones », facilement utilisables par les clients.

C'est cet accès par les développeurs qui sera payant et qui assurera le financement du dispositif.

Si, dans un premier temps, la piste d'une transmission obligatoire de leurs données par les taxis a été envisagée, votre rapporteur considère qu'une transmission facultative permettra de toute façon, sans brusquer le changement, à tous les taxis d'accéder à ce nouvel outil.

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 1^{er} bis
(article L. 3121-1 du code des transports)

Obligation pour les taxis d'être équipé d'un terminal de paiement électronique

Objet : cet article additionnel, adopté en séance à l'Assemblée nationale à l'initiative du rapporteur, rend obligatoire la mise à disposition d'un terminal de paiement par carte bancaire dans tous les taxis.

I. Le dispositif proposé

À l'initiative du rapporteur de la commission du développement durable, l'Assemblée nationale a adopté en séance publique un amendement visant à **rendre obligatoire l'équipement par tous les taxis d'un terminal de paiement électronique.**

A cet effet, il complète l'article L. 3121-1 du code des transports, en insérant un nouveau critère de définition des taxis : être équipé d'un terminal de paiement électronique, critère cumulatif avec ceux déjà énoncés - huit places assises maximum, équipements spéciaux, propriétaire ou exploitant titulaire d'une Autorisation de stationnement (ADS), transport particulier de personnes et de leurs bagages.

II. La position de votre commission

Ce nouvel article traduit la recommandation n° 9 du rapport Thévenoud, qui allait un peu plus loin néanmoins en préconisant la généralisation du paiement par carte bancaire dans les taxis, sans minimum.

Votre rapporteur souscrit pleinement à cette mesure qui va dans le sens de la modernité et d'une plus grande qualité de service pour les clients. Un sondage BVA de mars 2014 indique par exemple que 56 % des utilisateurs de taxis en région parisienne se sont déjà vu refuser le paiement par carte bancaire.

Les taxis auront en outre par ce biais une arme supplémentaire pour demeurer attractifs malgré l'arrivée du nouvel acteur que sont les VTC, qui ont pour leur part généralisé le paiement dématérialisé.

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 1^{er} ter

Rapport du Gouvernement sur l'utilisation du registre par les taxis

Objet : cet article additionnel, inséré par l'Assemblée nationale en séance publique, prévoit la transmission d'un rapport du Gouvernement au Parlement, dans un délai d'un an, sur l'utilisation par les taxis de la faculté nouvellement créée pour eux de transmettre leurs informations de localisation et de disponibilité au registre national.

I. Le dispositif proposé

En séance publique, à l'initiative du groupe UMP, l'Assemblée nationale a adopté un amendement prévoyant la remise par le Gouvernement au Parlement d'un rapport sur la transmission d'informations par les exploitants de taxi à Etalab. Ce dernier permettra d'établir dans quelle mesure les taxis ont recours à cette possibilité et d'en mesurer la portée.

II. La position de votre commission

Votre rapporteur est favorable à cet ajout. Ce rapport permettra d'apprécier le succès ou les difficultés du dispositif et de disposer d'un bilan statistique éclairant sur l'usage de cette faculté par les taxis.

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 2

(article L. 3121-1-1 [nouveau] du code des transports)

Dispositifs d'identification des taxis

Objet : cet article donne la possibilité aux autorités de délivrance des autorisations de stationnement de définir des dispositifs d'identification des taxis.

I. Le droit existant

L'identification par les clients est un élément essentiel pour l'activité des taxis, qui, s'ils disposent du monopole de la maraude sur la voie publique, gagneraient à être encore plus visibles et plus facilement reconnaissables.

Comme le souligne le rapport de la mission de concertation d'avril 2014 conduite par Thomas Thévenoud, **les tentatives de rendre les taxis plus facilement identifiables** furent nombreuses. En témoignent par exemple :

- l'ordonnance du préfet de police de Paris en date du 16 juillet 1953 prévoyant que les taxis soient peints en deux couleurs (foncée pour la partie inférieure, claire pour la partie supérieure) et pourvus d'une séparation intérieure en verre renforcé isolant la cabine du chauffeur ;

- le protocole d'accord relatif à l'évolution de la profession de taxi de mai 2008, prévoyant que les véhicules soient bicolores à partir de 2009.

Mais ces tentatives ont échoué.

Les taxis ont néanmoins **l'obligation d'être équipés d'éléments spéciaux identificateurs.**

Protocole d'accord relatif à l'évolution de la profession de taxi (28 mai 2008) (Extraits)

I - 2 - Engagements sur l'amélioration de la qualité du service à la clientèle

8/ Améliorer la visibilité diurne de la disponibilité des taxis par la mise en place, au 30 juin 2009, d'un **nouveau modèle de lumineux** indiquant par ses couleurs que le taxi est libre ou occupé.

9/ Favoriser la visibilité des taxis dans les grandes villes. **Les couleurs feront l'objet d'une convention entre les professionnels et l'autorité administrative compétente.** Au plan national, les signataires s'engagent à ce que lorsque ces accords seront passés, ils retiennent le principe de véhicules bicolores (avec une couleur dédiée et commune pour le toit et les montants). Cette signalétique pourra être réalisée au moyen de dispositifs amovibles afin de ne pas grever la valeur vénale des véhicules. Les signataires pour ce qui les concerne retiennent la date du 30 juin 2009 comme objectif.

10/ Utiliser, pour les véhicules neufs ou à l'occasion du renouvellement du véhicule, à partir du 30 juin 2009, des **taximètres permettant le calcul automatique du prix de la course et l'édition d'une facturette qui en détaille les composantes, y compris les suppléments**. À Paris, ce dispositif pourra intégrer l'horodateur. En tout état de cause, les nouveaux taximètres seront systématiquement installés dès le premier contrôle technique à compter du 30 juin 2009.

Depuis le 1^{er} janvier 2012¹, les taxis doivent en effet **disposer des équipements spéciaux** prévus à l'article 1^{er} du décret n° 2009-1064 du 28 août 2009 relatif à l'activité de taxi :

- un **compteur horokilométrique homologué, dit taximètre**, permettant d'éditer automatiquement un ticket comportant les composantes du prix de la course ;

- un **dispositif extérieur lumineux portant la mention « taxi »**, dont les caractéristiques sont fixées par le ministre chargé de l'industrie : il s'illumine en vert lorsque le taxi est libre et en rouge lorsque celui-ci est en charge ou réservé ;

- une **plaque fixée au véhicule et visible de l'extérieur** indiquant la commune ou le service commun de taxis de rattachement, ainsi que le numéro de l'autorisation de stationnement ;

- un **appareil horodateur homologué** permettant, lorsqu'une durée maximale d'utilisation est prescrite, d'enregistrer les heures de début et de fin de service du conducteur.

II. Le dispositif prévu par la proposition de loi initiale

L'article 2 de la proposition de loi modifie le code des transports, en insérant un article dans la section 1 « Définition » du chapitre 1 relatif aux taxis au sein du titre II relatif aux transports publics particuliers.

¹ Décret n°2011-1838 du 8 décembre 2011, relatif aux équipements spéciaux de taxis. Le **28 mai 2008**, le ministre de l'intérieur et les principales organisations professionnelles des taxis ont signé un **protocole d'accord relatif à l'évolution de la profession de taxi**. Les engagements numéros 8 et 10 de ce protocole prévoient la **mise en place de nouveaux équipements spéciaux améliorant la visibilité des taxis** (dispositif lumineux vert/rouge sur le toit pour indiquer si le taxi est disponible ou non) et permettant l'édition automatisée d'une facturette destinée au client (détail des composantes du prix de la course). L'article 8 du décret n° 2009-1064 du 28 août 2009 relatif à l'exercice de l'activité de taxi **prévoyait la mise en place obligatoire de ces nouveaux équipements au 31 décembre 2011 au plus tard** afin de laisser le temps aux constructeurs et installateurs de proposer de tels équipements et aux exploitants de taxis de s'en doter. Toutefois, ces professionnels pouvant, finalement, difficilement respecter ce délai, le décret précité a abrogé la date butoir du 31 décembre 2011 et instaure un dispositif transitoire plus conforme à la logique économique des entreprises de ce secteur. **Il prévoit ainsi que les exploitants de taxis devront se doter de ces nouveaux équipements spéciaux au plus tard à l'occasion de tout changement de véhicule intervenant à compter du 1er janvier 2012.**

Ce nouvel article L. 3121-1-1 prévoit que l'autorité de délivrance des autorisations de stationnement peut fixer des signes distinctifs communs pour les taxis exerçant sur le même territoire ou dans la même zone urbaine, et notamment une couleur unique.

III. Les modifications apportées par l'Assemblée nationale

La commission du développement durable de l'Assemblée nationale n'a modifié qu'à la marge cet article en adoptant un amendement rédactionnel à l'initiative du rapporteur et du président.

IV. La position de votre commission

Cet article met en œuvre la **proposition n 3 du rapport de Thomas Thévenoud**, précité, qui entendait *« renforcer, lors du renouvellement des véhicules, la visibilité des taxis dans les principales métropoles, par exemple avec une couleur unique et des dispositifs d'identification amovibles »*.

Votre rapporteur est favorable à cette disposition dans la mesure où le manque de visibilité est encore souvent avancé comme difficulté par les clients lorsqu'ils sont interrogés sur les taxis. Le rapport préconise une couleur sobre car les véhicules sont souvent également utilisés par les conducteurs de taxis lorsqu'ils ne sont pas en activité pour leurs déplacements personnels. Votre rapporteur est d'ailleurs tout à fait en phase avec l'idée d'une couleur sombre avec un dispositif amovible aimanté reprenant les couleurs et le logo de la ville concernée.

Votre rapporteur considère en outre qu'une couleur unique, mieux reconnaissable par les clients sur la voie publique, constituerait également une « marque de fabrique » des taxis français, une vitrine pour la France et pour son attractivité touristique.

Enfin, il est important de noter que ces signes distinctifs ne seront pas fixés arbitrairement par l'autorité administrative en charge de la délivrance des licences, mais feront l'objet d'une concertation préalable avec les acteurs concernés.

Une couleur pour les taxis, une pratique répandue

De nombreuses villes dans le monde ont déjà opté pour un système de couleurs reconnaissables commun à tous les taxis :

La couleur unique est souvent utilisée : ainsi à Madrid, les taxis sont blancs avec une barre en diagonale rouge ; à Casablanca, les petits taxis sont rouges et les taxis pour six personnes sont blancs ; à New-York, les taxis sont jaunes (ils doivent leur couleur unifiée à John Daniel Hertz, fondateur de l'entreprise Hertz, qui imposa en 1915 le jaune pour tous les taxis de son entreprise, la Yellow Cab Company ; en 1967, cette couleur unique sera généralisée à tous les taxis de la plupart des villes des États-Unis) ; à Londres, les taxis « cabs » sont noirs ; à Jérusalem, les taxis sont blancs ; à Djakarta, les taxis sont bleus ; à Stuttgart, les taxis sont couleur bronze.

D'autres villes ont opté pour des systèmes bicolores tout aussi reconnaissables : à Buenos-Aires par exemple, les taxis sont jaune en haut et noir en bas ; à Lisbonne, les taxis sont vert en haut et noir en bas.

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 3

(article L. 3121-1-2 [nouveau] du code des transports, article L. 144-5 du code de commerce, article L. 311-3 du code de la sécurité sociale)

Réforme du statut du locataire-taxi

Objet : cet article modifie le statut du locataire-taxi en le remplaçant, pour les licences déjà délivrées, par le système de la location-gérance, prévu par le code du commerce et en l'interdisant pour les nouvelles licences.

I. Le droit existant

Il est possible aujourd'hui d'exercer une activité de chauffeur de taxi dans le cadre de **trois statuts différents** :

- le **statut d'artisan** exploitant une licence, immatriculé auprès du répertoire des métiers (RM) ;
- le **statut de salarié** d'une société qui possède des licences ;
- le **statut de locataire**, dont l'activité est déclarée au centre de formalités des entreprises (CFE) de l'Urssaf, dont dépend son domicile. Il n'est pas immatriculé au répertoire des métiers.

L'article 10 du décret n° 95-935 du 17 août 1995 modifié, portant application de la loi du 20 janvier 1995 relative à l'accès à l'activité de conducteur et à la profession d'exploitant de taxi prévoit que le titulaire d'une autorisation de stationnement peut assurer l'exploitation effective et continue de son taxi, **soit personnellement, soit en recourant à un salarié, soit en recourant à un locataire.**

Article 10 du décret du 17 août 1995

Toute personne physique ou morale peut être titulaire de plusieurs autorisations de stationnement.

Le titulaire d'une ou plusieurs autorisations de stationnement doit en assurer **l'exploitation effective et continue, ou avoir recours à des salariés.** Après en avoir fait la déclaration à l'autorité compétente pour délivrer les autorisations de stationnement, il peut également assurer cette exploitation **en consentant la location du véhicule taxi à un conducteur de taxi.** Dans ce cas, le titulaire de l'autorisation tient un registre contenant les informations relatives à l'état civil du locataire et son numéro de carte professionnelle. Ce registre est communiqué à tout moment sur leur demande aux agents des services chargés des contrôles.

L'autorité compétente pour délivrer les autorisations de stationnement peut, dans l'intérêt de la sécurité et de la commodité de la circulation sur les voies publiques, subordonner la délivrance d'une autorisation sollicitée en vue de l'exploitation d'un taxi par location à la présentation par le demandeur d'un **contrat de louage conforme à un contrat-cadre** approuvé par elle.

Le statut du locataire a été officialisé par la loi de 1995 et l'article 10 du décret précité.

Le chauffeur locataire **exerce sa profession en indépendant** mais il verse au loueur une **redevance mensuelle** qui comprend la location du véhicule, la part salariale des charges sociales, les assurances et l'entretien du véhicule. Cette redevance peut s'élever jusqu'à 4 500 euros par mois, ce qui place le locataire dans une situation potentiellement précaire.

La situation juridique du locataire d'un taxi par rapport au loueur est considérée par la jurisprudence de la chambre sociale de la Cour de cassation comme **n'établissant pas de lien de subordination entre les parties.** Il ne s'agit donc **pas d'un contrat de travail qui implique un lien de subordination du salarié à l'employeur, mais d'un contrat « de louage »**, mentionné à l'article 10 du décret précité.

Pourtant le **risque de requalification** de ces contrats en contrats de travail est important. À de nombreuses reprises, la Cour de cassation a requalifié un contrat de location en contrat de travail. Dans un arrêt du 17 septembre 2008, la Cour rappelle d'ailleurs « *que l'existence d'une relation*

de travail ne dépend ni de la volonté exprimée par les parties ni de la dénomination qu'elles ont donnée à leur convention, mais des conditions de fait, dans lesquelles est exercée l'activité des travailleurs.»

Le statut de locataire taxi comporte ainsi une **insécurité juridique**. C'est pourquoi, le protocole d'accord relatif à l'évolution de la profession de taxi, signé le 28 mai 2008 entre le ministre de l'intérieur et les principales organisations professionnelles de taxis, a recommandé dans son engagement n° 7 une « **sécurisation des relations juridiques entre locataires et loueurs** ».

Le ministère de l'intérieur a diffusé, dans une **circulaire du 13 octobre 2010** (abrogeant celle du 22 septembre 1998), un **contrat type** élaboré en concertation avec les organisations professionnelles, ayant vocation à être un modèle destiné aux professionnels concernés par ce type d'exploitation « *sachant que les parties à un contrat sont toujours libres d'en adapter les stipulations à leur situation particulière* ». Il précise que **l'objectif de ce contrat-cadre est « d'empêcher une éventuelle requalification du contrat de location en contrat de travail »**.

Mais le contrat-type, conforme aux articles 1709 et suivants du code civil, prévoit que « *nonobstant le caractère d'indépendance de l'activité du locataire et sa situation de travailleur non salarié, en matière d'assurances sociales et en application de l'article L. 311-3 (7°) du code de la sécurité sociale, le locataire est affilié à titre dérogatoire au régime général de la sécurité sociale par voie d'assimilation* ». En revanche, **le locataire n'est pas affilié au régime d'assurance chômage** et donc ne bénéficie pas d'indemnités de perte d'emploi.

Le recours à ce contrat-type, quasi-exclusivement utilisé en région parisienne (environ 7 000), n'est néanmoins pas obligatoire et d'autres formes de contrats peuvent exister, comme par exemple **celle de la location-gérance**. En pratique aujourd'hui, les locataires ont le choix entre deux types de contrat : un contrat de louage au sens du code civil, et un contrat de location-gérance au sens du code de commerce.

Le rapport Thévenoud précise ainsi que « *les 283 contrats de Marseille sont conclus sous la forme d'un contrat de location-gérance* ». Il préconise donc une « harmonisation nationale » de ces dispositions.

II. Le dispositif prévu par la proposition de loi initiale

Afin de clarifier le régime juridique des locataires-taxis, l'article 3 de la proposition de loi insère dans le chapitre 1 un nouvel article L. 3121-1-2 qui précise les conditions d'exploitation d'une autorisation de stationnement (ADS), aujourd'hui définies réglementairement à l'article 10 du décret du 20 janvier 1995.

L'article prévoit, comme le fait aujourd'hui le décret, que tout titulaire d'une ou plusieurs ADS, telles que définies à l'article L. 3121-1 du code des transports, doit en assurer **l'exploitation effective et continue**. En revanche, **il ne peut plus assurer cette exploitation en consentant une location**.

À compter de la promulgation de la loi, l'exploitation d'une licence ne pourra donc plus être directe, par le titulaire de la licence. En outre, comme le prévoit l'article 4 de la présente proposition de loi, ces ADS ne seront plus cessibles.

Cependant, pour les licences délivrées avant la promulgation de la loi, l'article prévoit qu'elles peuvent être exploitées :

- soit **directement** par le titulaire de la licence,
- soit par le **recours à des salariés**,
- soit par le **recours à une location-gérance**, prévue à aux articles L. 144-1 et suivants du code de commerce (et non plus à la location au sens du code civil).

La location-gérance permet au propriétaire d'un fonds de commerce de confier à une personne le droit d'exploiter le fonds librement et à ses risques et périls, moyennant le paiement d'une redevance. Les locataires bénéficiaires de ce régime devront donc **s'inscrire à la chambre des métiers et seront reconnus comme artisans**. Ils passeront au **régime de protection sociale des indépendants** et bénéficieront notamment d'une **représentation au sein des associations défendant les intérêts des artisans-taxis**.

Le II du nouvel article modifie l'article L. 144-5 du code de commerce afin de ne pas imposer aux titulaires d'une ADS antérieure à la présente loi la règle des deux années d'exploitation d'une entreprise artisanale avant de pouvoir recourir au régime de la location gérance. En outre, il modifie l'article L. 311-3 du code de la sécurité sociale de manière à prévoir que seuls les chauffeurs qui ne sont ni propriétaires de leur véhicule, ni locataires-gérants, sont obligatoirement affiliés au régime général des assurances sociales.

III. Les modifications apportées par l'Assemblée nationale

La commission du développement durable a adopté deux amendements rédactionnels et deux amendements de précision sur cet article.

L'article a néanmoins été plus largement modifié en séance publique, à l'initiative du Gouvernement, afin de prévoir une **dérogation à la fin du système de location pour les sociétés coopératives ouvrières (SCOP)**, dans lesquelles les conducteurs de taxis détiennent des parts de la société qui possède elle-même des licences. Les SCOP pourront ainsi

continuer à consentir la location d'un véhicule et d'une licence avec un contrat de « louage de chose » au sens du code civil.

IV. La position de votre commission

Votre rapporteur se réjouit de cet article qui **met fin à un système largement précarisant pour les chauffeurs de taxi, celui de la location.**

Le nouvel article L. 3121-1-2 pose des principes clairs et vertueux :

- la règle générale est celle d'une exploitation personnelle d'une licence par son titulaire ;

- en revanche, pour tous les titulaires d'une ou plusieurs licences délivrées avant l'entrée en vigueur de la présente loi, et donc toujours cessibles à titre onéreux dans les nouvelles conditions prévues par l'article 4, l'exploitation de ces ADS, pourra être assurée par le recours au salariat ou à la location-gérance ;

- les SCOP pourront continuer de recourir à des contrats de location de chose, en raison de la structure de ces sociétés.

Votre rapporteur se félicite également de l'adoption d'un amendement à l'article 12 qui prévoit une entrée en vigueur de cet article au 1^{er} janvier 2017, ce qui constituait une revendication forte de la part des acteurs du secteur.

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 4

(articles L. 3121-2, L. 3121-3, L. 3121-4 et L. 3121-5 du code des transports)

Réforme de la gestion des autorisations de stationnement délivrées aux taxis

Objet : cet article modifie le régime de délivrance des autorisations de stationnement par les autorités administratives compétentes.

I. Le droit existant

La profession de chauffeur de taxi est subordonnée à l'**obtention du certificat de capacité professionnelle matérialisé par une carte professionnelle**. Ce certificat est délivré en cas d'obtention d'un examen

départemental qui sanctionne la fin d'une formation (articles L. 3121-9 et L. 3121-10 du code des transports).

Pour pouvoir exercer son activité, le chauffeur de taxi doit ensuite obtenir **une autorisation de stationnement (ADS), communément appelée « licence »**, ou bien être locataire ou salarié d'un propriétaire ou d'un employeur possédant lui-même une licence.

Ces restrictions quantitatives ont d'abord été justifiées **par l'intérêt général de la circulation sur les voies publiques**. Aujourd'hui, le juge administratif exerce un contrôle sur ce pouvoir du maire ou du préfet de réglementer le nombre de taxis autorisés, au regard des besoins de la population, des conditions générales de la circulation publique et des équilibres économiques de l'activité de taxi.

À l'origine, les licences étaient délivrées gratuitement par le maire (ou à Paris et à Lyon par le préfet de police) qui, après avis de la commission départementale ou de la commission communale des taxis, fixe le nombre d'autorisations de stationnement, c'est-à-dire le nombre de taxis admis à être exploités dans la commune. À Paris, le numéro de l'autorisation de stationnement doit être obligatoirement indiqué sur le véhicule, sous peine d'être considéré comme un taxi clandestin.

Toute nouvelle autorisation de stationnement peut ainsi être obtenue gratuitement auprès de l'autorité de délivrance de la commune où l'activité sera exercée. Elle est alors **délivrée, par ordre chronologique, en fonction de listes d'attente rendues publiques** (ces listes sont communicables dans les conditions prévues par l'article 4 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). L'inscription sur liste d'attente doit être renouvelée tous les ans, mais les délais peuvent être particulièrement longs, surtout dans les grandes agglomérations. **À Paris, l'attente peut durer jusqu'à vingt ans.**

La licence accordée gratuitement par l'administration ne pouvait donc par principe faire l'objet d'une appropriation ni d'un commerce par son titulaire. En revanche, ce dernier disposait à l'origine du droit de présentation de son successeur à l'administration, droit qui faisait l'objet d'une vente hors de tout cadre légal.

La loi du 20 janvier 1995 a réglementé ces pratiques de vente officieuses en donnant à tout titulaire d'une licence, même délivrée gratuitement, la faculté de la céder à titre onéreux sous condition de délai. L'article L. 3121-2 du code des transports prévoit ainsi un délai de quinze ans d'exploitation ramené à cinq ans après une première mutation.

Article L. 3121-2 du code des transports

Le titulaire de l'autorisation de stationnement prévue par l'article L. 3121-1 a la faculté de présenter à titre onéreux un successeur à l'autorité administrative compétente pour délivrer celle-ci.

Cette faculté est subordonnée à l'exploitation effective et continue de l'autorisation de stationnement pendant une durée de cinq ans à compter de sa date de délivrance.

Toutefois, cette durée est de quinze ans dans les cas suivants :

1° Pour les titulaires d'autorisations nouvelles délivrées postérieurement au 21 janvier 1995 ;

2° Pour les titulaires d'autorisations délivrées antérieurement au 21 janvier 1995 et qui, en vertu des textes antérieurs, ne disposaient pas de la faculté de présenter à titre onéreux un successeur.

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

Le prix des licences échangées à titre onéreux dépend du département d'exercice. Il peut aller de quelques milliers d'euros en zone rurale, de 70 000 euros à Béziers ou 30 000 euros à Saint-Quentin jusqu'à environ 230 000 euros à Paris en moyenne en 2013, ou encore 400 000 euros à Nice.

Au total, le **prix moyen** de la licence est, selon l'observatoire mis en place par l'Officiel du taxi, de **97 118 euros en avril 2014**.

II. Le dispositif prévu par la proposition de loi initiale

L'article 4 de la présente proposition de loi réforme le régime de délivrance des autorisations de stationnement afin « *d'assainir l'attribution de licences gratuites, pour réduire l'attente des chauffeurs de taxi, en particulier locataires, et éviter l'attribution sans rapport avec la pratique d'une activité professionnelle* »¹.

Ainsi, le **1° met fin à la cessibilité des nouvelles autorisations de stationnement**. À compter de la publication de la loi, les nouvelles licences délivrées seront **valides pendant trois ans**, renouvelables dans des conditions fixées par décret mais ne pourront plus être vendues.

Le nouvel article L. 3121-2 du code des transports prévoit néanmoins une **dérogation à ce principe d'incessibilité pour les ADS délivrées avant**

¹ Rapport « Un taxi pour l'avenir, des emplois pour la France » pré-cité (Thomas Thévenoud, avril 2014).

la promulgation de la loi. Ces dernières pourront être cédées à titre onéreux à un successeur présenté à l'autorité administrative, mais seulement si elles ont fait l'objet de **quinze ans d'exploitation effective pour la première cession**, ce délai étant ramené à **cinq ans une fois la première cession intervenue.**

Le 2° précise que **les dispositions de l'article L. 3121-3 du code des transports**, relatives aux modifications dans l'exploitation des entreprises (cessation d'activité, fusion, décès, etc) **ne s'appliquent pas aux nouvelles licences** délivrées à compter de la publication de la loi.

Le 3° précise **les conditions de délivrance des nouvelles ADS** en réécrivant l'article L. 3121-5 du code des transports. L'article indique que la délivrance de nouvelles ADS n'ouvre pas droit à indemnité, que ce soit au profit des titulaires de licences précédemment délivrées qu'au profit **des demandeurs inscrits sur liste d'attente.** Par ailleurs, **seuls les chauffeurs de taxis titulaires d'une carte professionnelle en cours de validité et ayant au moins deux ans d'activité effective dans la profession au cours des cinq dernières années peuvent se voir désormais délivrer gratuitement une licence.** Enfin, l'article restreint l'inscription des demandeurs d'ADS à **une seule liste d'attente.**

III. Les modifications apportées par l'Assemblée nationale

Outre sept amendements rédactionnels et un amendement de précision proposés par le rapporteur et le président, la commission du développement durable de l'Assemblée nationale, à l'initiative de Lionel Tardy, a **relevé de trois à cinq ans la durée de validité de la licence une fois délivrée.**

En séance publique, l'Assemblée nationale a adopté :

- cinq amendements rédactionnels ou de coordination ;
- un amendement, à l'initiative de M. Carvalho, sous-amendé par le Gouvernement, visant à réserver la délivrance de nouvelles licences aux conducteurs qui ne sont pas déjà titulaires d'une licence ;
- un amendement qui revient sur l'obligation des deux ans d'expérience pour l'attribution d'une ADS : lui est substitué un système de délivrance prioritaire, mais non plus exclusif. **Les ADS seront délivrées prioritairement aux titulaires d'une carte professionnelle qui peuvent justifier de deux ans d'expérience.**

IV. La position de votre commission

Si l'inaccessibilité pour les nouvelles licences qui seront délivrées par l'autorité administrative ne concernera finalement que peu de licences au regard de l'évolution du nombre d'ADS supplémentaires par an, ce principe devrait néanmoins permettre **d'assainir le fonctionnement d'un système aujourd'hui paralysé par l'inscription sur les listes d'attente de personnes qui ne sont pas des chauffeurs mais qui espèrent tirer profit de la valeur patrimoniale prise par les licences.**

En outre, la rationalisation des conditions de cession des ADS déjà délivrées, grâce aux conditions de délais et au fait de prioriser la délivrance des licences aux vrais conducteurs de taxis ayant une activité professionnelle effective depuis deux ans, permettra de réduire la spéculation et de mieux réguler le marché des licences.

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 5

(article L. 3121-10 du code des transports)

Interdiction du cumul des activités de taxi et de VTC

Objet : cet article interdit le cumul des activités de taxi et de voiture de transport avec chauffeur.

I. Le droit existant

La profession de chauffeur de taxi est réglementée, c'est-à-dire, soumise à un certain nombre de conditions.

La première condition est d'être titulaire d'un certificat de capacité professionnelle. En cas de succès à l'examen, le préfet délivre au candidat une carte professionnelle qui précise le département dans lequel il peut exercer.

Cette carte peut être retirée par le préfet en cas de non-respect de la réglementation.

Article L. 3121-9 du code des transports

Peuvent seuls exercer l'activité de conducteur de taxi :

1° Les titulaires d'un certificat de capacité professionnelle délivré par l'autorité administrative ;

2° Après stage d'adaptation ou épreuve d'aptitude, les personnes, ressortissant d'un État membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'Espace économique européen, qui sont titulaires d'un certificat de capacité professionnelle délivré par l'autorité compétente d'un de ces États où un tel certificat est exigé ou qui peuvent faire état de l'exercice de la profession, dans un de ces États où un tel certificat n'est pas exigé, pendant une durée minimale variable selon les titres de formation qu'ils détiennent.

Article L. 3121-10 du code des transports

L'exercice de l'activité de conducteur de taxi est subordonné à la délivrance d'une carte professionnelle par l'autorité administrative.

La deuxième condition à remplir pour exercer l'activité de chauffeur de taxi est de suivre, tous les 5 ans, un stage de formation continue, d'une durée de 16 heures, dispensé par une école agréée et faisant l'objet d'une attestation valable 5 ans.

Enfin, il convient de respecter **un certain nombre d'incompatibilités** prévues par le décret n°95-935 du 17 août 1995 portant application de la loi n° 95-66 du 20 janvier 1995 relative à l'accès à l'activité de conducteur et à la profession d'exploitant de taxi, c'est-à-dire ne pas avoir fait l'objet :

- d'une condamnation définitive pour un délit sanctionné par un retrait de 6 points du permis de conduire : par exemple conduite en état d'ivresse ou après usage de stupéfiants, excès de vitesse de plus de 50 km/h, blessures involontaires ;

- d'une condamnation définitive pour conduite d'un véhicule sans permis correspondant à sa catégorie, ou malgré l'annulation, l'invalidation du permis, l'interdiction de l'obtenir ou pour refus de le restituer après annulation ou invalidation ;

- d'une condamnation définitive par une juridiction française ou étrangère à une peine criminelle ou correctionnelle d'au moins 6 mois d'emprisonnement pour vol, escroquerie, abus de confiance, atteinte volontaire à l'intégrité de la personne, agression sexuelle ou infraction à la législation sur les stupéfiants ;

- d'un retrait définitif de la carte professionnelle de conducteur de taxi, dans les 10 ans qui précèdent la demande d'inscription à l'examen ;

- d'une exclusion pour fraude à l'examen du certificat de capacité professionnelle, dans les 5 ans qui précèdent la demande d'inscription à l'examen.

En revanche, **aucune incompatibilité professionnelle n'est prévue pour exercer l'activité de chauffeur de taxi.** Ces derniers sont d'ailleurs aujourd'hui un certain nombre à cumuler leur activité avec celle de chauffeur de VTC.

II. Le dispositif prévu par la proposition de loi initiale

L'article 5 de la proposition de loi **rend incompatible l'activité de chauffeur de taxi avec celle de conducteur de voiture de transport avec chauffeur.**

Cette incompatibilité est ajoutée au sein de l'article L. 3121-10 du code des transports, qui prévoit la détention d'une carte professionnelle.

III. Les modifications apportées par l'Assemblée nationale

L'Assemblée nationale n'a pas apporté de modification à cet article.

IV. La position de votre commission

Votre rapporteur est favorable à cette mesure d'incompatibilité, qui vise à clarifier la séparation entre les deux régimes, de VTC et de taxi. En effet, il appartient aux taxis d'exploiter pleinement la licence qui leur est délivrée.

Interrogé par votre rapporteur, le Gouvernement estime, selon une hypothèse basse, que les situations de cumul effectif concernent aujourd'hui environ 1 500 cas, majoritairement en province.

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 6

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

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

Objet : cet article vise à supprimer la procédure actuelle d'immatriculation des VTC auprès du groupement d'intérêt économique Atout France.

I. Le droit en vigueur

Depuis la loi n° 2009-888 du 22 juillet 2009 de développement et de modernisation des services touristiques dite loi Novelli, le groupement d'intérêt économique Atout France est l'agence de développement touristique de la France, chargée de mettre en œuvre diverses actions de promotion du tourisme en France.

Ses missions comprennent l'observation des phénomènes touristiques et la mise en place de données chiffrées utilisables par ses membres, l'expertise auprès des pouvoirs publics pour la définition et la mise en œuvre de leur politique touristique, l'information sur l'offre touristique, ou encore l'élaboration, la mise en œuvre et le suivi des actions d'information et de promotion relatives à l'image, au produit et à l'ingénierie touristique de métropole et d'outre-mer sur les marchés étrangers.

Lors de l'examen de ce projet de loi, la commission des affaires économiques du Sénat avait complété ces missions en élargissant le champ d'activité de la commission chargée, au sein d'Atout France, d'immatriculer les opérateurs de voyage à l'immatriculation des exploitants de voitures de tourisme avec chauffeur. C'est l'objet de l'article L. 141-2 du code du tourisme.

L'article L. 141-3 du code du tourisme prévoit la tenue par cette commission de deux registres distincts, celui des opérateurs de voyages et celui des exploitants de voitures de tourisme avec chauffeur. Les membres de la commission sont nommés par le ministre chargé du tourisme en raison de leur compétence et de leur indépendance.

Cette commission n'enregistre pas les chauffeurs, qui doivent obtenir une carte professionnelle auprès des préfetures, mais bien les entreprises. Elle assure les premières immatriculations ainsi que leur renouvellement, notamment en cas de changement de statut.

II. Le dispositif de la proposition de loi

Le présent article met un terme à la compétence d'Atout France en matière d'immatriculation des voitures de tourisme avec chauffeur. La commission d'Atout France prévue à l'article L. 141-2 du code du tourisme reste compétente uniquement pour l'enregistrement des professionnels du tourisme qui organisent et commercialisent des voyages et des séjours.

Les 1°, 2° et 2° bis procèdent à la suppression de cette compétence et aux coordinations nécessaires dans le code du tourisme.

Les 3° et 4° prévoient par ailleurs la suppression des dispositions du code du tourisme relatives au régime des voitures de tourisme avec chauffeur, aux articles L. 231-1 à L. 231-7, et à leur non application à Saint-Pierre-et-Miquelon, à l'article L. 242-1. La présente proposition de loi opère en effet, à l'article 7, un transfert et une réécriture de ces dispositions dans le code des transports.

III. Les modifications apportées par l'Assemblée nationale

En commission du développement durable, trois amendements rédactionnels ou de coordination ont été adoptés à l'initiative du président et du rapporteur Thomas Thévenoud.

En séance, les députés ont adopté un amendement de coordination du rapporteur, ainsi que deux amendements rédactionnels identiques du rapporteur et de Lionel Tardy.

IV. La position de votre commission

Le présent article met en œuvre la proposition n° 14 du rapport de Thomas Thévenoud, qui prévoyait de supprimer l'immatriculation des exploitants de VTC auprès d'Atout France et suggérait de donner cette compétence au niveau régional aux préfets de région, avec l'appui des services déconcentrés du ministère des transports, les DREAL. L'idée sous-jacente est d'augmenter le contrôle *a priori* effectué lors de l'immatriculation des entreprises de VTC.

Il ressort en effet des auditions réalisées par votre rapporteur que la procédure d'immatriculation actuelle est purement déclarative. Le seul critère d'obtention de l'immatriculation est en réalité la complétude du dossier, qui doit comprendre :

- l'état civil, la profession, le domicile, et l'adresse du siège des activités pour les personnes physiques ;

- la dénomination sociale, la forme juridique, le capital social, l'adresse du siège social, l'état civil et le domicile du ou des représentants légaux pour les personnes morales.

Ainsi que l'ont fait remarquer plusieurs des interlocuteurs entendus, il n'est même pas besoin de prouver que les futurs conducteurs disposent de leur permis de conduire...

Il apparaît également que ce système d'immatriculation ne permet pas aujourd'hui d'établir de statistiques précises sur l'activité des VTC sur le territoire national. Le nombre de véhicules en circulation à Paris n'est par exemple obtenu que par approximation, sur la base des chiffres fournis par la Préfecture de police quant au nombre de cartes professionnelles délivrées.

Votre commission souscrit donc pleinement au nouveau dispositif d'immatriculation prévu par la présente proposition de loi. L'enregistrement nouvellement organisé doit garantir le respect des règles en vigueur par les entreprises de VTC et permettre un meilleur suivi par les pouvoirs publics de cette activité économique.

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 7

(articles L. 3122-1 à L. 3122-4, et L. 3122-5 à L. 3122-13 [nouveaux]
du code des transports)

Règles applicables aux voitures de transport avec chauffeur (VTC)

Objet : cet article fixe le nouveau régime juridique applicable aux VTC et l'inscrit dans le code des transports.

I. Le droit en vigueur

- Avant la loi de 2009

L'activité des voitures de tourisme avec chauffeur relève du domaine des transports de voyageurs à titre onéreux, au même titre que les taxis. L'activité de VTC, dont le statut juridique a été créé par la loi Novelli de 2009, était jusqu'alors qualifiée d'activité de « grande remise » et était encadrée par les articles L. 231-1 à L. 231-4 du code du tourisme.

L'exercice de cette activité de grande remise était soumis à la détention d'une « licence de grande remise » délivrée par le préfet du département du siège de l'exploitant. Le préfet avait également compétence

pour fixer le nombre de véhicules principaux et auxiliaires pouvant être exploités par l'entrepreneur au regard des besoins touristiques et économiques locaux. Concernant les conditions d'accès à la profession, le représentant de l'entreprise devait remplir certaines conditions de moralité et justifier d'un certificat d'aptitude à la profession d'entrepreneur de remise et de tourisme.

- Depuis la loi n° 2009-888 du 22 juillet 2009

Les dispositions actuellement applicables aux voitures de tourisme avec chauffeur résultent de la loi n° 2009-888 du 22 juillet 2009 de développement et de modernisation des services touristiques. Elles ont été complétées à l'occasion de l'examen de la loi n° 2014-344 du 17 mars 2014 relative à la consommation. Elles sont codifiées dans le code du tourisme, au chapitre unique du titre III du livre II.

Dans une optique de modernisation, la loi de 2009 a substitué l'expression d'exploitants de véhicules de tourisme avec chauffeur à celle de voitures de grande remise et a assoupli le régime applicable à cette activité de transports de voyageurs à titre onéreux.

En vertu de l'**article L. 231-1** du code du tourisme, sont visées toutes les entreprises qui mettent à la disposition de leur clientèle des voitures de tourisme avec chauffeur, suivant des conditions fixées à l'avance entre les parties, obligatoirement sur réservation préalable.

L'**article L. 231-2** dispose que ces entreprises doivent disposer d'une ou plusieurs voitures répondant à des conditions techniques et de confort, ainsi que d'un ou plusieurs chauffeurs titulaires du permis B et justifiant de conditions d'aptitude professionnelle définies par décret. Les entreprises sont immatriculées sur le registre mentionné à l'article L. 141-3 du code du tourisme, c'est-à-dire le registre tenu par Atout France. Elles déclarent sur ce registre les voitures qu'elles utilisent.

L'**article L. 231-3** rappelle que les voitures de tourisme avec chauffeur ne peuvent pas être louées à la place. Elles ne peuvent pas non plus prendre en charge de client si le conducteur ne peut justifier d'une réservation préalable.

De manière générale, la maraude est interdite aux VTC : ils ne peuvent ni stationner, ni circuler sur la voie publique en quête de clients. Ils ne peuvent stationner à l'abord des gares et aéroports que si leur conducteur peut justifier d'une réservation préalable. Même dans ce cas, la durée maximale de stationnement à l'abord des gares et aéroports ou dans leur enceinte est fixée par décret.

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

L'article L. 231-5 fixe le cadre des sanctions administratives en cas de violation par un chauffeur de VTC de la réglementation applicable à cette profession. L'autorité administrative peut le cas échéant donner au chauffeur un avertissement ou procéder au retrait, temporaire ou définitif, de sa carte professionnelle.

L'article L. 231-6 définit les sanctions pénales applicables. Le fait de contrevenir à l'article L. 231-3 est puni d'un an d'emprisonnement et d'une amende de 15 000 euros. Des peines complémentaires sont également prévues. Pour les personnes physiques, ces peines peuvent aller jusqu'à la suspension, pour une durée de cinq ans au plus, du permis de conduire, à l'immobilisation, pour une durée maximale d'un an, du véhicule qui a servi à commettre l'infraction, ou encore à sa confiscation. Pour les personnes morales déclarées responsables pénalement, ces peines complémentaires comprennent une amende de 75 000 euros, la confiscation des véhicules et l'affichage de la décision rendue.

- La tarification des VTC

Concernant la **tarification des prestations de VTC**, le cadre juridique est fixé au niveau réglementaire. L'article R. 231-1-4 du code du tourisme prévoit que, « *sans préjudice de la possibilité de commandes complémentaires facturées ultérieurement, les conditions fixées à l'avance mentionnées à l'article L. 231-1 comprennent le prix total de la prestation ayant motivé la commande qui doit être communiqué au client au moment de la réservation préalable* ». Cet article ne s'applique toutefois pas aux entreprises jouant le rôle d'intermédiaire lors de la réservation d'un VTC, alors même que ce sont les intermédiaires qui mettent généralement en œuvre la politique tarifaire.

- Le délai de prise en charge par les VTC

Le **décret n° 2013-1251 du 27 décembre 2013** relatif à la réservation préalable des voitures de tourisme a précisé les conditions de prise en charge des clients par les VTC, en particulier sur la question du délai minimal avant toute prise en charge effective.

L'article R. 231-1-1 dispose que « *la réservation préalable d'une voiture de tourisme avec chauffeur, prévue à l'article L. 231-3, est caractérisée par le respect d'un délai minimal de quinze minutes entre la réservation du véhicule et la prise en charge effective du client* ».

Saisi par plusieurs sociétés exerçant l'activité de VTC, le juge des référés du Conseil d'État a toutefois estimé, dans une décision du 5 février 2014, qu'un doute sérieux existait sur la légalité de ce décret. Le Conseil d'État a jugé que les motifs avancés par l'administration, à savoir mieux distinguer l'activité de VTC de celle des chauffeurs de taxi, d'une

part, fluidifier la circulation dans les grandes agglomérations, d'autre part, n'étaient pas suffisants pour justifier cette mesure au regard du principe constitutionnel de liberté du commerce et de l'industrie.

- Les principales différences entre taxis et VTC

Les réglementations des professions de VTC et de taxis comportent donc des différences notables.

L'accès à la profession de VTC est aujourd'hui relativement simple. Le chauffeur doit disposer d'une carte professionnelle. L'entreprise exploitant le VTC doit être immatriculée auprès d'Atout France. L'immatriculation est une procédure purement déclarative, dont le coût s'établit autour d'une centaine d'euros. Contrairement à la profession de taxi, les barrières à l'entrée sont donc peu contraignantes.

Le véhicule doit répondre à des normes de confort précisément définies. L'article D. 231-1 du code de tourisme dispose que les voitures de tourisme avec chauffeur doivent comporter quatre places au moins, et neuf places au plus. Elles « *doivent être âgées de moins de six ans, sauf s'il s'agit de véhicules de collection, et offrir aux passagers les conditions de confort et les aménagements intérieurs correspondant aux besoins de la clientèle fixés par arrêté du ministre chargé du tourisme* ». Une vignette doit être apposée de manière visible sur le véhicule, comportant le numéro d'immatriculation de l'entreprise auprès d'Atout France. Les voitures doivent également « *être munies d'au moins quatre portes et avoir une longueur hors tout minimale de 4,50 mètres et une largeur hors tout minimale de 1,70 mètre* ». Enfin, « *leur moteur doit avoir une puissance nette supérieure à 88 kilowatts* ». Ces caractéristiques techniques sont donc plus contraignantes que celles des taxis.

La maraude est strictement interdite aux VTC. En vertu de l'article L. 231-3 du code du tourisme, « *les voitures de tourisme avec chauffeur ne peuvent pas stationner sur la voie publique si elles n'ont pas fait l'objet d'une location préalable* ». Il s'agit d'un monopole légal des taxis.

Enfin, **la tarification des VTC est libre**, contrairement aux tarifs des taxis, encadrés par les pouvoirs publics.

II. Le dispositif de la proposition de loi

Le présent article crée un nouveau chapitre dans le code des transports, dans le titre consacré aux transports publics particuliers, afin de prévoir le régime juridique applicable aux exploitants, aux intermédiaires et aux conducteurs de VTC. Les VTC sont à cette occasion rebaptisées « *voitures de transport avec chauffeur* », au lieu de « *voitures de tourisme avec chauffeur* ».

Le nouvel **article L. 3122-5** définit le champ d'application du dispositif. Les entreprises concernées sont celles qui « *mettent à la disposition de leur clientèle une ou plusieurs voitures de transport avec chauffeur, dans des conditions fixées à l'avance entre les parties* ». Cela reprend donc la définition qui figurait dans le code du tourisme. L'innovation consiste cependant à inclure dans ce champ non seulement les exploitants de VTC mais aussi les intermédiaires qui mettent en relation les exploitants et les clients.

L'article L. 3122-6 encadre la tarification des services de VTC pour les exploitants et les intermédiaires. Le principe est celui d'une tarification forfaitaire, déterminée avant la course, au moment de la réservation préalable. Le prix peut toutefois être calculé en partie après la réalisation de la prestation, s'il dépend uniquement de la durée de celle-ci, et à condition que l'entreprise ait communiqué au client le mode de calcul du prix et des éventuels frais supplémentaires. Cet article exclut donc toute tarification purement kilométrique.

Les articles L. 3122-7 et L. 3122-8 comprennent les dispositions relatives aux exploitants de VTC.

L'article L. 3122-7 définit la procédure d'enregistrement des exploitants. Ils doivent s'inscrire sur un registre, pour trois ans renouvelables, avec une mise à jour régulière des informations, et le paiement préalable de frais dont le montant sera fixé par décret.

L'article L. 3122-8 détaille les conditions à remplir pour être enregistré sur le registre. Ces conditions portent sur les véhicules, les conducteurs, et les entreprises, avec une nouvelle obligation de capacités financières.

Les articles L. 3122-9 et L. 3122-10 comprennent les dispositions relatives aux intermédiaires.

L'article L. 3122-9 prévoit que lorsqu'un intermédiaire fournit pour la première fois des prestations en France, il en informe préalablement le gestionnaire du registre par une déclaration écrite indiquant notamment les informations relatives à son assurance responsabilité civile professionnelle.

L'article L. 3122-10 impose aux intermédiaires de s'assurer annuellement que les exploitants qu'ils mettent en relation avec des clients sont bien inscrits dans le registre, sont couverts par une assurance civile professionnelle, et que les conducteurs sont titulaires de la carte professionnelle.

Enfin, **les articles L. 3122-11 et L. 3122-12** comprennent les dispositions relatives aux conducteurs.

L'article L. 3122-11 renvoie à un décret la définition des conditions d'aptitude professionnelle permettant d'exercer l'activité de conducteur de VTC.

L'article L. 3122-12 subordonne l'exercice de cette activité à la délivrance d'une carte professionnelle et rappelle l'incompatibilité avec l'activité de conducteur de taxi.

III. Les modifications apportées par l'Assemblée nationale

En commission du développement durable, 19 amendements rédactionnels ou de coordination ont été adoptés à l'initiative du président et du rapporteur, ainsi qu'un amendement du groupe UMP prévoyant que les registres des VTC, dont les modalités de gestion seront définies par décret, doivent être tenus à l'échelle régionale.

En séance, plusieurs modifications de fond ont été apportées au texte de l'article 7 :

- un amendement du Gouvernement a supprimé le régime des petites remises. Il est en effet devenu largement obsolète du fait de la mise en place de la réglementation relative aux VTC ;

- un amendement du groupe socialiste a renvoyé à un décret la fixation des modalités de calcul du prix de la course en VTC lorsque celle-ci est calculée en fonction de la durée. Le décret déterminera en particulier la durée minimale de la prestation. Cet amendement vise à mieux distinguer les modalités de tarification entre véhicules de grande remise et « néo-VTC » ;

- un amendement du Gouvernement est revenu sur le principe, introduit en commission du développement durable par un amendement UMP, d'une gestion régionale des registres de VTC. Il reviendra au pouvoir réglementaire de déterminer le niveau d'organisation territorial compétent. En outre, la gestion régionale des registres risquerait de laisser entendre une sectorisation de l'activité des VTC, qui n'est pas le but poursuivi ;

- un amendement du groupe socialiste rend public le registre d'immatriculation des VTC ;

- un amendement du groupe socialiste fait passer d'une fréquence de trois à cinq ans le renouvellement des immatriculations de VTC, par parallélisme des formes avec les taxis et pour ne pas rendre excessives les contraintes pesant sur les VTC ;

- enfin, un amendement du rapporteur rend **obligatoire le retour à la base arrière pour les VTC**. Dès la fin d'une course, ils seront tenus de retourner soit au lieu d'établissement de l'exploitant de la voiture, soit dans un lieu, hors de la chaussée, où le stationnement est autorisé, comme un parking par exemple.

IV. La position de votre commission

Votre commission se félicite de la remise à plat du régime des VTC. Le développement extrêmement rapide de cette profession, dans un contexte réglementaire très avantageux, a rendu urgent de mieux encadrer cette activité.

Depuis la loi Novelli de 2009 et avec le développement massif de l'usage des *smartphones*, l'offre de VTC s'est rapidement accrue. En trois ans, de 2010 à 2013, le nombre d'immatriculations d'entreprises VTC auprès d'Atout France a été multiplié par 4,6 pour atteindre, en janvier 2014, le chiffre de 7 213 entreprises. La réglementation permet en effet de se lancer très facilement dans le transport avec chauffeur. La procédure d'immatriculation comme VTC est purement déclarative, et les conditions à respecter, pour les chauffeurs comme pour les véhicules, sont peu exigeantes.

La révolution numérique a en outre permis à ces nouvelles entreprises d'organiser les déplacements de leurs flottes de véhicules pour correspondre au plus près à la demande des consommateurs. Cette innovation technologique, conjuguée à l'assouplissement de la réglementation, a révolutionné les transports urbains et a placé les VTC sur le marché du grand public. Les chauffeurs privés de l'ancienne « grande remise » étaient auparavant réservés à une clientèle aisée ou professionnelle ; ceux qu'on appelle les néo-VTC visent désormais le même marché que les taxis sur le secteur de la réservation préalable.

Le présent article introduit donc la régulation qui faisait défaut au secteur, en particulier en incluant les intermédiaires dans le champ d'application de ces dispositions.

Votre commission salue par ailleurs le règlement proposé par le texte sur le sujet crucial de la maraude et de son encadrement. La maraude est et doit rester un monopole des taxis. Dans cette optique, l'obligation d'un retour à la base arrière pour les VTC, dès l'achèvement de la prestation commandée au moyen d'une réservation préalable, est un progrès. Cette mesure, introduite en séance à l'Assemblée nationale par l'adoption d'un amendement du rapporteur Thomas Thévenoud, est une garantie supplémentaire d'une bonne distinction entre activités de taxis et de VTC.

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 8

(articles L. 3112-1, L. 3114-4 [nouveau], L. 3120-1 à L. 3120-5 [nouveaux], L. 3121-11, L. 3122-3 et L. 3123-2 du code des transports)

Règles communes à tous les modes de transport routier léger de personnes

Objet : cet article introduit dans le code des transports des dispositions communes à tous les modes de transport routier léger de personnes, qui comprennent taxis, voitures de petite remise, VTC, transport à titre onéreux de personnes par véhicules motorisés à deux ou trois roues et véhicules de transport léger de groupe régis par la loi d'orientation des transports intérieurs dite LOTI.

I. Le droit en vigueur

L'ancien article L. 3112-1 du code des transports, créé par l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports et abrogé par la loi n° 2013-619 du 16 juillet 2013 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine du développement durable, portait sur les services occasionnels de transports. Cet article disposait que « *les services occasionnels, lorsqu'ils sont exécutés avec des véhicules automobiles comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum, sont soumis à autorisation délivrée par l'autorité administrative, dans des conditions fixées par décret en Conseil d'État* ».

L'article L. 3121-11 prévoit actuellement que les taxis en maraude sont tenus de stationner dans leur commune de rattachement ou dans une commune faisant partie d'un service commun de taxis comprenant leur commune de rattachement. Dans le cas contraire, ils doivent être munis d'une réservation préalable, et ne peuvent stationner dans les gares et aéroports, même munis d'une réservation préalable, au-delà d'un délai fixé par décret.

L'article L. 3123-2 interdit la maraude aux véhicules motorisés à deux ou trois roues et encadre leur stationnement avec réservation préalable à proximité des gares et aéroports.

II. Le dispositif de la proposition de loi

Considérant que le monopole de la maraude pour les taxis n'est pas remis en cause uniquement par l'activité des VTC, l'article 8 vise à introduire dans le code des transports des dispositions communes à l'ensemble des types de transport routier léger de personnes : les taxis, les voitures de petite remise, les VTC, les véhicules motorisés à deux ou trois roues, et les véhicules de transport léger de groupe régis par la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI).

Ces dispositions communes comportent un dispositif anti-maraude renforcé, une coresponsabilité de plein droit pour les centrales de réservation, et une obligation d'assurance pour les intermédiaires comme pour les transporteurs.

Le **nouvel article L. 3120-1** prévoit l'application des nouvelles dispositions à toutes les prestations de transport routier de personnes effectuées à titre onéreux avec des véhicules de moins de dix places, à l'exception des transports publics collectifs et du transport privé routier de personnes.

L'**article L. 3112-1**, rétabli dans une nouvelle rédaction, prévoit que ces dispositions seront également applicables aux services occasionnels, sauf l'interdiction de location à la place et l'obligation d'assurance responsabilité civile professionnelle.

Le **nouvel article L. 3120-2** interdit la location à la place à tous les transports routiers légers de personnes visés à l'article L. 3120-1, y compris les taxis.

Cet article interdit par ailleurs la maraude sur la voie publique, y compris dans les gares et les aéroports, à tous les modes de transport routier sauf aux titulaires d'autorisations de stationnement, les taxis, circulant dans leur zone de rattachement. Sont également interdits à tous les transporteurs autres que les taxis la maraude électronique, et le démarchage de clients en vue de leur prise en charge sans réservation préalable, que ce démarchage ait lieu sur la voie publique ou par voie électronique.

Le **nouvel article L. 3120-3** rend responsables de plein droit à l'égard du client de la bonne exécution des obligations résultant du contrat, non seulement le prestataire qui a effectué le transport, mais aussi toute personne qui organise ou contribue à organiser ou à vendre la prestation de transport. Les clients pourront donc se retourner, en cas de mauvaise exécution, soit contre le prestataire, soit contre l'intermédiaire qui les a mis en relation.

Ces derniers pourront toutefois s'exonérer de tout ou partie de leur responsabilité s'ils apportent la preuve que l'inexécution ou la mauvaise exécution du contrat est imputable soit à l'acheteur, soit au fait imprévisible et insurmontable d'un tiers étranger à la fourniture des prestations prévues au contrat, soit à un cas de force majeure.

Le **nouvel article L. 3120-4** oblige les transporteurs et les intermédiaires à pouvoir justifier à tout moment de l'existence d'un contrat d'assurance couvrant leur responsabilité civile professionnelle.

Enfin, l'**article L. 3121-11**, réécrit, rappelle que les chauffeurs de taxi circulant en-dehors de leur zone de rattachement n'ont pas le droit de se livrer à la maraude. Une autorisation de stationnement n'est valable que dans un ressort territorial déterminé, une commune ou un service commun de taxis. Il est en effet possible, en application de l'article L. 5211-9-2 du code

général des collectivités territoriales dans sa rédaction issue de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, d'organiser ce service au niveau intercommunal.

III. Les modifications apportées par l'Assemblée nationale

En commission, les députés ont adopté douze amendements rédactionnels à l'initiative du président et du rapporteur.

En séance, quatre principaux amendements ont permis de compléter le dispositif de l'article 8 :

- un amendement du Gouvernement précise que l'interdiction de s'arrêter ou de stationner s'appliquera non seulement aux enceintes des gares et aéro-gares, mais aussi à leurs abords. Cet amendement reprend des débats qui ont eu lieu à l'occasion de l'examen de la loi n° 2014-344 du 17 mars 2014 relative à la consommation. La notion d'enceinte ne peut pas être retenue pour toutes les gares. L'objectif de l'amendement est donc de permettre l'application de l'interdiction de maraude aux gares ne disposant pas d'enceintes, en prévoyant que l'interdiction de stationner s'applique à leurs abords, c'est-à-dire dans les voies et espaces qui leur sont contigus ;

- un amendement du Gouvernement indique que le dispositif anti-maraude renforcé introduit par la présente proposition de loi s'applique non seulement aux transporteurs, mais aussi aux intermédiaires ;

- deux amendements identiques du groupe UMP et du groupe socialiste créent un nouvel article L. 3120-5 du code des transports, prévoyant une dérogation aux caractéristiques techniques imposées aux VTC pour les véhicules propres, hybrides ou électriques ;

- enfin, un amendement du Gouvernement clarifie le droit des taxis à prendre des clients sur l'ensemble du territoire national, en le permettant sous réserve, comme les VTC, de disposer d'une réservation préalable.

IV. La position de votre commission

Votre commission se félicite de la clarification apportée sur la notion de maraude électronique. Il s'agissait de la proposition n° 19 du rapport de Thomas Thévenoud. Les applications pour *smartphones* utilisées actuellement par les VTC jouent sur l'imprécision juridique autour de la notion de maraude. Ces applications font souvent figurer sur une carte les véhicules disponibles à proximité du point de réservation. Ainsi que le relève Thomas Thévenoud, « *cette pratique brouille la frontière entre la maraude et la réservation préalable car il est difficile de justifier que ces véhicules, sur la voie publique et rendus visibles aux consommateurs, ne sont pas en attente de clientèle* ».

Concernant l'obligation d'assurance responsabilité civile professionnelle pour tous les acteurs des transports légers de personnes, votre commission salue la généralisation de cette obligation qui constitue un enjeu fort pour la sécurité des clients et un élément de rééquilibrage des obligations applicables aux uns et aux autres.

Enfin, votre commission se félicite de l'amendement adopté à l'Assemblée nationale pour prévoir une exemption au respect des conditions techniques pour les VTC qui utilisent des véhicules électriques ou hybrides. Dans la mesure où le VTC participe du développement des alternatives à la voiture individuelle en ville, il est utile d'encourager les véhicules plus écologiques.

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 9

(articles L. 3124-6 à L. 3124-8, et L. 3124-8-1 et L. 3124-8-2 [nouveaux] du code des transports)

Sanctions en cas de non-respect des règles relatives aux VTC

Objet : cet article crée de nouvelles sanctions administratives et pénales pour assurer le respect des dispositions relatives aux VTC introduites dans le code des transports par la présente proposition de loi.

I. Le droit en vigueur

L'article L. 231-6 du code du tourisme prévoit actuellement les sanctions en cas d'infraction aux règles régissant les VTC codifiées aux articles L. 231-1 à L. 231-7 du code du tourisme.

Les manquements à l'interdiction de la maraude et à l'interdiction de location à la place sont sanctionnés d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende, ainsi que des peines complémentaires applicables aux « faux taxis », à savoir la suspension du permis de conduire, l'immobilisation ou la confiscation du véhicule ayant servi à commettre l'infraction.

II. Le dispositif de la proposition de loi

Par cohérence avec les nouvelles règles applicables aux VTC créées à l'article 7 de la présente proposition de loi, l'article 9 prévoit les sanctions administratives et pénales permettant le respect de ces dispositions.

Le nouvel article L. 3124-8-1 du code des transports dispose que la sanction administrative encourue par les conducteurs en cas de violation des règles applicables sera le retrait, temporaire ou définitif, de leur carte professionnelle.

Le nouvel article L. 3124-8-2 fixe les sanctions pénales en cas de non-respect des règles relatives à la procédure d'enregistrement des exploitants de VTC et des intermédiaires. Ces peines comprennent une amende de 15 000 euros, un an d'emprisonnement, et des peines complémentaires :

- pour les personnes physiques : la suspension du permis de conduire pour une durée maximale de cinq ans, l'immobilisation du véhicule pour une durée maximale d'un an, ou encore la confiscation du véhicule ;

- pour les personnes morales : une amende pouvant aller jusqu'à 75 000 euros, mais aussi la confiscation des véhicules et la publicité des décisions.

III. Les modifications apportées par l'Assemblée nationale

La commission du développement durable a adopté cinq amendements du président et du rapporteur, rédactionnels, de coordination, ou encore de rectification du placement des dispositions dans le code des transports.

En séance, les députés ont adopté un amendement du Gouvernement opérant une coordination avec l'amendement prévoyant, à l'article 7, la suppression du régime des petites remises, devenu obsolète du fait de la mise en place du nouveau régime des véhicules de transport avec chauffeur.

IV. La position de votre commission

Le présent article prévoit, à juste titre, l'encadrement des nouvelles dispositions relatives aux VTC introduites dans le code des transports, par un arsenal complet de sanctions.

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 10

(articles L. 3124-4, L. 3124-9, L. 3124-10, et L. 3124-12 et L. 3124-13 [*nouveaux*])

du code des transports)

Renforcement de l'efficacité des contrôles

Objet : cet article renforce les contrôles des activités de taxi et de VTC.

I. Le droit en vigueur

L'article L. 3124-4 du code des transports prévoit actuellement que l'activité de faux taxi est passible d'une amende de 15 000 euros et d'un an d'emprisonnement. Cette activité est définie comme « *le fait d'effectuer à la demande et à titre onéreux le transport particulier de personnes et de bagages sans être titulaire d'une autorisation de stationnement sur la voie publique en attente de clientèle, ou d'exercer l'activité de conducteur de taxi sans être titulaire de la carte professionnelle en cours de validité* ».

Des peines complémentaires sont prévues, comprenant la suspension du permis de conduire, l'immobilisation ou encore la confiscation du véhicule ayant servi à commettre l'infraction.

L'article L. 3124-9 du code des transports prévoit les mêmes sanctions pour l'activité des véhicules motorisés à deux ou trois roues contrevenant aux dispositions de l'article L. 3123-2, à savoir l'interdiction de la maraude sur la voie publique comme dans les aéroports et les gares.

L'article L. 3124-10 complète ces dispositions par des sanctions applicables aux personnes morales responsables pénalement.

II. Le dispositif de la proposition de loi

Le I réécrit le I de l'article L. 3124-4 du code des transports et clarifie la qualification du délit de faux taxi. Il s'agit du fait d'exercer l'activité d'exploitant taxi sans être titulaire d'une autorisation de stationnement mentionnée à l'article L. 3121-1.

Le II supprime les sanctions pénales spécifiquement applicables aux véhicules motorisés à deux ou trois roues en vertu des articles L. 3124-9 et L. 3124-10 du même code, au profit de l'introduction d'articles applicables à tous les modes de transport routier léger de personnes autres que les taxis.

Le III complète le chapitre IV du titre II du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports par une section 4 comportant deux articles :

- le nouvel article L. 3124-12 prévoit des sanctions pénales pour les personnes physiques et les personnes morales qui ne respecteraient pas l'interdiction de location à la place posée par le I de l'article L. 3120-2 créé par l'article 8 de la proposition de loi, et l'interdiction de prise en charge

d'un client sur la voie publique sans réservation préalable, posée par le 1° du II du même article L. 3120-2 ;

- le nouvel article L. 3124-13 proposé vise spécifiquement les centrales de réservation qui organisent un service frauduleux de faux covoiturage : cette infraction sera punie de deux ans d'emprisonnement et de 300 000 euros d'amende, avec des peines complémentaires pour les personnes morales déclarées pénalement responsables du délit.

III. Les modifications apportées par l'Assemblée nationale

La commission du développement durable a adopté six amendements à l'initiative du président et du rapporteur : un amendement de coordination, un amendement de rectification et quatre amendements rédactionnels.

En séance, les députés ont adopté deux amendements rédactionnels et de coordination à l'initiative du rapporteur, ainsi qu'un amendement du Gouvernement supprimant la référence aux petites remises, par cohérence avec la suppression de ce régime juridique à l'article 7 de la proposition de loi.

IV. La position de votre commission

Votre commission se félicite du renforcement des contrôles des professions de taxis et de VTC, en particulier en ce qui concerne la pratique des faux taxis. C'est en effet une des conditions de la reprise apaisée de ces activités économiques.

Votre commission salue également la réponse apportée au développement de nouvelles pratiques qui se situent actuellement en marge de la législation en vigueur. Les sanctions prévues à l'article L. 3124-13 du code des transports visent en particulier le service Uber POP, lancé en février 2014 par la société Uber.

Uber POP est présenté comme un service de covoiturage payant réalisé par des particuliers, s'appuyant sur l'application Uber. Il s'agit en fait de courses réalisées par des particuliers avec leur véhicule personnel contre une rémunération légèrement inférieure aux tarifs proposés par les taxis. Cette activité n'a donc rien à voir avec l'activité de VTC, encadrée réglementairement et pratiquée par des professionnels, et s'apparente plutôt à une activité de taxi clandestin, ainsi que l'a souligné la DGCCRF lors du lancement du service.

Le covoiturage se définit en effet par son caractère non lucratif, la participation financière des passagers étant limitée au partage des coûts d'assurance, d'essence, de péage ou encore d'usure du véhicule. Dès lors, la pratique d'Uber, qui assimile son service Uber POP à du covoiturage,

s'apparente selon la DGCCRF à une pratique commerciale trompeuse. La DGCCRF a saisi, en avril 2014, le procureur de la République de Paris de cette pratique. L'Union nationale des taxis (UNT) et la Chambre syndicale des loueurs d'automobile (CSLA) se sont constituées partie civile. Mercredi 9 juillet 2014, le parquet de Paris a requis une amende de 100 000 euros à l'encontre de la société Uber, assortie d'une interdiction de promouvoir le service Uber POP pendant cinq ans. Le délibéré a été fixé au 16 octobre prochain.

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 11

(article L. 141-1 du code de la consommation)

Habilitation des agents de l'Autorité de la concurrence et de la DGCCRF

Objet : cet article complète la liste des manquements que sont habilités à contrôler les agents de l'Autorité de la concurrence et de la DGCCRF.

I. Le droit en vigueur

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

II. Le dispositif de la proposition de loi

Le présent article complète la liste des manquements énumérés à l'article L. 141-1 du code de la consommation pour prévoir le contrôle du respect des articles L. 3121-11-2 et L. 3122-6 du code des transports introduits par la proposition de loi.

L'article L. 3121-11-2 vise l'interdiction, pour les intermédiaires, d'empêcher les taxis d'utiliser l'open data. L'article L. 3122-6 concerne les dispositions s'imposant aux intermédiaires et aux exploitants de VTC pour la fixation du prix des prestations.

III. Les modifications apportées par l'Assemblée nationale

En commission, les députés ont adopté un amendement de coordination déposé par le président et le rapporteur.

IV. La position de votre commission

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 11 bis

(article L. 3123-1 du code des transports)

Renforcement des obligations pour l'activité de transport des véhicules motorisés à deux ou trois roues

Objet : cet article, inséré par l'Assemblée nationale en séance publique, renforce les obligations pesant sur les chauffeurs de véhicules motorisés à deux ou trois roues et sur les véhicules de transport qu'ils utilisent.

I. Le droit existant

L'article 5 de la loi n° 2009-888 du 22 juillet 2009 a encadré les activités à titre onéreux de transport de personnes par véhicules motorisés à deux ou trois roues, en posant les principes suivants :

- ces véhicules ne peuvent ni stationner, ni circuler sur la voie publique en quête de clients ; en effet, **la maraude leur est interdite**, « ils ne peuvent prendre en charge un client *que si leur conducteur peut justifier d'une réservation préalable* » ;

- ils **ne peuvent stationner aux abords des gares et des aéroports que s'ils peuvent justifier d'une réservation préalable** et pour une durée maximale précédant la prise en charge fixée par décret.

Cette réglementation, codifiée aux articles L. 3123-1 à L. 3123-3 du code des transports, est **entrée en vigueur le 1^{er} avril 2011**.

La loi n° 2014-344 du 17 mars 2014 relative à la consommation a inséré un **nouvel article L. 3123-2-1** dans le code des transports, qui subordonne l'exercice de l'activité de conducteur de véhicule motorisé à

deux ou trois roues pour le transport de personnes à titre onéreux à la **délivrance d'une carte professionnelle** par l'autorité administrative.

Au-delà de ces principes, **le décret n° 2010-1223 du 11 octobre 2010 relatif au transport public de personnes est venu préciser les obligations pesant d'une part sur les conducteurs de ces véhicules, d'autre part, sur les véhicules utilisés.**

Le conducteur d'un véhicule motorisé à deux ou trois roues utilisé pour le transport de personnes à titre onéreux doit :

- être titulaire d'un permis de catégorie A dont la période probatoire est achevée ;
- être titulaire d'une attestation délivrée par le préfet, après vérification médicale de l'aptitude physique ;
- ne pas avoir commis d'infraction grave au code de la route entraînant une perte de six points du permis de conduire ;
- ne pas avoir été condamné pour conduite sans permis dans la catégorie du véhicule considéré, ou malgré l'invalidation ou l'annulation du permis ;
- ne pas avoir été condamné pour vol, escroquerie, atteinte volontaire à l'intégrité physique, agression sexuelle ou infraction à la législation sur les stupéfiants.

Enfin, une obligation d'aptitude médicale périodique conforme aux dispositions du code de la route est requise.

Quant aux **véhicules utilisés pour cette activité**, ils doivent :

- ne pas avoir une ancienneté supérieure à 4 ans ;
- faire l'objet d'une attestation annuelle d'entretien ;
- être munis d'une signalétique définie par arrêté du ministre de l'intérieur.

Des mesures pénales ont été prévues pour assurer l'effectivité de ces dispositions : l'exercice illégal des activités de transport de personnes par véhicules motorisés à deux ou trois roues est passible d'une **contravention de cinquième classe**.

II. Le dispositif adopté par l'Assemblée nationale

L'Assemblée nationale a adopté, à l'initiative du groupe socialiste, cet article additionnel pour compléter l'article L. 3123-1 du code des transports dans le but de renforcer les obligations pesant sur les chauffeurs et sur les véhicules utilisés dans le cadre de l'activité de transport de personnes par véhicules motorisés à deux ou trois roues.

Les chauffeurs concernés devront :

1/ Être titulaires d'un **certificat de capacité professionnelle**, comme pour tous les autres modes de transports de personnes.

Les chauffeurs ressortissants d'un État membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'Espace économique européen devront être titulaires d'un certificat de capacité professionnelle délivré par l'autorité compétente d'un de ces États ou, pour les États où un tel certificat n'est pas exigé, devront faire état de l'exercice de la profession pendant une durée minimale variable selon les titres de formation qu'ils détiennent ; dans ces deux cas, ils devront en tout état de cause avoir fait un stage d'adaptation ou passé une épreuve d'aptitude.

2/ Être titulaires depuis au moins trois ans de la catégorie du permis de conduire autorisant la conduite de ce type de véhicule.

Quant aux véhicules utilisés par ces entreprises de transport, ils devront être adaptés et « *répondre à des conditions techniques et de confort* » ; ces derniers devront en outre être équipés d'une signalétique visible.

Enfin, la **souscription par l'entreprise d'un contrat d'assurance spécifique** pour prendre en charge le transport professionnel de personnes devient obligatoire.

III. La position de votre commission

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 11 ter

(article L. 3551-1 du code des transports)

Non application de la loi à Saint-Pierre-et-Miquelon

Objet : cet article, inséré par l'Assemblée nationale en séance publique, prévoit la non application des dispositions relatives aux VTC à Saint-Pierre-et-Miquelon.

I. Le droit en vigueur

Le régime des véhicules de tourisme avec chauffeur issu de la loi Novelli du 22 juillet 2009 n'est pas applicable à Saint-Pierre et Miquelon. L'article L. 242-1 du code du tourisme dispose en effet que « *ne sont pas applicables à Saint-Pierre-et-Miquelon [...] les articles L. 231-1 à L. 231-7* ». Cet

alinéa a été supprimé par l'article 6 de la présente proposition de loi dans la mesure où la législation relative aux VTC est désormais prévue dans le code des transports.

II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

En l'état du droit, la présente proposition de loi aurait vocation à s'appliquer à Saint-Pierre-et-Miquelon, collectivité ultramarine dans laquelle l'État est compétent pour fixer les règles en matière de transport routier de personnes.

Un amendement adopté par les députés en séance publique, à l'initiative du Gouvernement, est donc venu rappeler la non application du dispositif relatif aux VTC introduit dans le code des transports, en opérant la coordination nécessaire à l'article L. 3551-1 du même code des transports.

III. La position de votre commission

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 12

Dates d'entrée en vigueur

Objet : cet article les dates d'entrée en vigueur des différentes dispositions contenues dans la loi.

I. Les dispositions de la proposition de loi

Entreront en vigueur **au plus tard le 1^{er} janvier 2015** et à une date qui sera fixée par voie réglementaire :

- l'article L. 3121-11-1-1 du code des transports, créé par l'article 1^{er} de la loi, qui met en place le registre de disponibilité des taxis ;

- l'article L. 3122-7 du code des transports, qui crée les registres régionaux d'inscription des VTC ;

- les articles L. 3122-9 et L. 3121-10 du code des transports relatifs aux intermédiaires ;

- les 1^o et 2^o de l'article 6 de la proposition de loi et le second alinéa de l'article L. 231-2 du code du tourisme qui suppriment le système d'inscription des entreprises VTC auprès de l'organisme Atout France et qui modifient le code du tourisme en conséquence.

Il est néanmoins précisé :

- que les exploitants de VTC commercialisant leurs services avant l'entrée en vigueur de l'article L. 3122-7 du code des transports auront 6 mois à compter de cette entrée en vigueur pour mettre à jour leurs informations et justifier de leurs capacités financières telles que l'article L. 3122-8 le prévoit ;
- que les intermédiaires fournissant leurs services avant l'entrée en vigueur du L. 3122-9 du code des transports auront 3 mois à compter du 1^{er} janvier 2015 pour effectuer leur déclaration.

II. Les modifications apportées par l'Assemblée nationale

Outre un amendement de coordination et un amendement de rectification d'une erreur matérielle, l'Assemblée nationale a adopté deux amendements du Gouvernement :

- le premier est un **amendement de coordination avec la suppression du régime des petites remises** : il maintient les règles actuelles pour les quelques autorisations encore en vigueur et ce jusqu'à leur terme (au plus tard lors de la cessation de l'activité du titulaire) ;

- le second amendement **recule l'entrée en vigueur de l'article 3 de la loi, relatif à la suppression du statut de locataire-taxi, en la fixant au 1^{er} janvier 2017.**

III. La position de votre commission

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 12 bis

(article 9 de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports)

Suppression des dispositions non codifiées relatives au régime des petites remises

Objet : cet article, inséré par l'Assemblée nationale en séance publique, supprime les dispositions législatives non codifiées relatives à la petite remise, par cohérence avec la suppression de ce régime au sein du code des transports.

I. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Le présent article a été introduit par l'adoption, en séance publique, d'un amendement du Gouvernement. Il abroge le 26° de l'article 9 de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports.

II. La position de votre commission

Cet amendement est un amendement de coordination avec l'amendement adopté à l'article 7 à l'initiative du Gouvernement en vue de supprimer le régime des petites remises, devenu obsolète du fait de la mise en place du régime des véhicules de transports avec chauffeur.

L'amendement adopté à l'article 7 supprimait les dispositions codifiées relatives aux véhicules de petite remise ; le présent article abroge les dispositions non codifiées applicables à ce régime.

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 13

Gage financier

Objet : cet article prévoit le gage financier de la proposition de loi.

I. Le dispositif de la proposition de loi

Le présent article prévoit que la charge pour l'État résultant de l'application de la proposition de loi est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts, à savoir les droits d'accises sur les tabacs.

II. Les modifications apportées par l'Assemblée nationale

En commission du développement durable, les députés ont adopté, à l'initiative du président et du rapporteur, un amendement précisant que la charge pour l'État résulte seulement de l'article premier de la proposition de loi, qui prévoit la création du registre de disponibilité des taxis.

En séance, le Gouvernement a levé le gage financier. L'article a donc été supprimé.

III. La position de votre commission

Votre commission a maintenu la suppression de cet article.

EXAMEN EN COMMISSION

Au cours de la réunion du mercredi 16 juillet 2014, la commission a examiné le rapport et le texte de la commission sur la proposition de loi n° 720 (2013 2014) relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur.

M. Michel Teston, président. – Nous examinons la proposition de loi n° 720 (2013-2014) relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur, dernier texte législatif de cette session extraordinaire pour notre commission, qui sera débattu en séance publique mercredi prochain : nous aurons été sollicités jusqu’au bout ! Je remercie Jean-Jacques Filleul, désigné rapporteur il y a quelques jours et qui a mené un grand nombre d’auditions avec les différentes parties concernées, ce qui n’était certainement pas de tout repos dans un délai si court.

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. – La loi du 22 juillet 2009 de développement et de modernisation des services touristiques, dite loi Novelli, a créé un nouveau régime de transport léger de personnes : les véhicules de tourisme avec chauffeur (VTC). Avec le développement massif de l’usage des smartphones, l’offre de VTC s’est rapidement accrue : en trois ans, de 2010 à 2013, le nombre d’immatriculations d’entreprises auprès d’Atout France a été multiplié par 4,6 pour s’élever en 2014 à 7 213. L’assouplissement réglementaire permet aujourd’hui de se lancer dans cette activité très facilement : la procédure d’immatriculation est purement déclarative, et les conditions peu exigeantes.

Grâce à la révolution numérique, ces nouvelles entreprises organisent les déplacements de leurs flottes de véhicules pour coller au plus près de la demande, vers la Côte d’Azur lors du festival de Cannes, par exemple. Leur multiplication répond à un décalage persistant, essentiellement en région parisienne, entre l’offre et la demande de transports particuliers. En pratique, il suffit aujourd’hui au consommateur d’installer l’application d’une entreprise de VTC sur son téléphone pour s’assurer de la disponibilité d’une voiture, la réserver et payer sa course en ligne, par carte bancaire. Cela les a placés sur le marché du grand public.

Au-delà du développement de cette nouvelle offre concurrentielle qui met en cause son avenir, la profession de taxi doit aujourd’hui s’adapter à une demande qui évolue et à une société qui se modernise. Si le monopole des taxis sur la maraude se justifie encore, il est indispensable d’améliorer la mise en relation entre l’offre et la demande et de faire prendre aux taxis le virage numérique. En outre, l’accès à la profession doit être facilité et assaini et le statut des chauffeurs de taxis mieux protégé.

Le Gouvernement n'est pas resté inactif : il a pris deux décrets, en juillet et en décembre 2013, précisant les conditions d'exploitation des VTC, clarifiant les modalités de justification de la réservation préalable et renforçant les conditions d'accès à la profession de conducteur de VTC. Mais le 4 février 2014, le Conseil d'État a suspendu en référé le décret du 27 décembre 2013 qui avait notamment fixé un délai minimum de quinze minutes entre la réservation préalable et la prise en charge du client, au motif qu'il n'était pas justifié au regard du principe de liberté du commerce et de l'industrie. Cette décision a provoqué diverses actions des chauffeurs de taxi à Paris et dans plusieurs villes de province. Le 11 juin dernier encore, les taxis ont fait grève dans plusieurs capitales européennes, pour protester en particulier contre la société américaine Uber, qui met en relation, via une application smartphone, les véhicules avec chauffeur et les clients et qui leur permet de les géolocaliser.

En février 2014, après les manifestations des taxis, le Gouvernement a confié au député Thomas Thévenoud une mission de concertation. Son rapport, de qualité, a été remis le 24 avril 2014. Il comporte 30 propositions. Certaines sont de nature réglementaire et doivent être mises en œuvre rapidement, comme la réservation d'une voie d'accès aux taxis et aux bus sur l'A1, annoncée par la région Ile de France pour 2015, ou encore l'instauration d'un forfait aéroport entre Paris et Roissy, annoncé aussi pour 2015 par le ministre des affaires étrangères, en charge du tourisme.

Le rapport propose également un certain nombre de modifications législatives, dont cette proposition de loi, déposée le 18 juin à l'Assemblée nationale et adoptée à la quasi-unanimité le 10 juillet, est la traduction. Les délais sont courts, mais elle fait suite à une longue concertation, menée par Thomas Thévenoud, qui a effectué plus de 50 auditions, piloté huit groupes de travail : 170 heures d'écoute au total, plus de 120 personnes rencontrées et 364 contributions analysées.

Le fil rouge de cette proposition de loi, en droite ligne avec le rapport, se résume en deux mots : équilibre et modernisation. Elle conserve ce qui fonde la distinction entre taxis et VTC : le régime de la maraude - la possibilité de circuler et stationner sur la voie publique à la recherche du client et d'être hélé. Elle la renforce même : le monopole des taxis est étendu à la maraude dite électronique. Les VTC auront toujours le droit d'utiliser la géolocalisation mais les clients ne pourront plus « héler électroniquement » un véhicule.

La première partie de la proposition de loi, avec les cinq premiers articles, modernise le secteur des taxis en lui donnant les armes nécessaires pour s'adapter à la révolution numérique et au développement des VTC. L'article premier institue la plus grande innovation de ce texte, en créant un registre de disponibilité des taxis, un véritable open data taxi, géré par Etalab. Des éditeurs pourront ainsi développer des applications, notamment pour les smartphones, à partir de données collectées auprès des autorités

délivrant les licences et des taxis qui auront la possibilité - et non l'obligation - de transmettre leurs informations de disponibilité et de localisation. Avec l'article 2, les autorités qui délivrent les autorisations de stationnement, c'est-à-dire les licences, pourront définir des dispositifs d'identification, comme la couleur du véhicule ou une marque comme la tour Eiffel, spécifiques au territoire ou à la zone urbaine concernée. L'article 3 réforme le statut des quelques 7 000 locataires taxis de Paris employés, pour un grand nombre d'entre eux, par les compagnies et les coopératives, statut sui generis insatisfaisant et précaire qui leur fait payer tous les mois une redevance pour la location, l'entretien du véhicule et les charges sociales, jusqu'à 4 500 euros parfois : les nouvelles licences ne pourront plus être exploitées par le système de la location ; les licences déjà délivrées seront transformées en location-gérance selon le statut prévu par le code de commerce, qui le rapproche de celui d'artisan. L'article 4 rend toutes les licences délivrées après la promulgation de la loi incessibles et crée pour les autres une obligation de quinze ans d'exploitation pour la première cession à titre onéreux et de cinq ans pour les suivantes. Il assainit aussi un système d'inscription sur les listes d'attente dévoyé et qui créait des injustices : il faudra justifier de deux ans d'activité dans les cinq ans pour obtenir une licence et être inscrit sur une seule liste d'attente. L'article 5 interdit le cumul, pour un même conducteur, des activités de taxi et de VTC.

La deuxième partie encadre, par cinq articles, l'activité émergente des VTC, non pour pénaliser cette profession créatrice d'emplois, mais pour rétablir une certaine égalité des armes dans sa concurrence avec les taxis. L'article 6 redonne la main aux pouvoirs publics sur l'immatriculation des VTC, supprimant la procédure actuelle et confiant à un décret la tâche de préciser l'échelon le plus adapté pour mieux les contrôler. L'article 7 supprime les dispositions du code du tourisme et crée un nouveau chapitre dans le code des transports : les intermédiaires, comme Uber ou LeCab, sont responsabilisés ; le prix, normalement déterminé forfaitairement lors de la réservation, pourra être calculé en partie en fonction de la durée de la course mais pas de la distance, ce mode de tarification restant un monopole des taxis ; les véhicules devront remplir des conditions techniques et de confort, les conducteurs devront disposer d'une carte professionnelle et les entreprises devront justifier de capacités financières.

L'article 8 introduit dans le code des transports des dispositions communes à tous les modes de transport routier léger de personnes : taxis, VTC, véhicules motorisés à deux ou trois roues ou véhicules de transport léger de groupe. C'est significatif : il ne s'agit pas de pénaliser les uns ou les autres. Cet article sanctionne en particulier la maraude illicite et impose de détenir une assurance responsabilité civile professionnelle. L'article 9 crée l'arsenal de sanctions administratives et pénales correspondant au nouveau régime juridique des VTC. L'article 10 renforce les contrôles et les sanctions applicables aux faux taxis, visant en particulier le dispositif Uber POP.

Présenté comme du covoiturage, celui-ci s'apparente plutôt à une activité de taxi clandestin puisque le chauffeur, qui est un particulier, tire une rémunération de sa course. Une procédure judiciaire est actuellement en cours. Le parquet a requis mercredi dernier une amende de 100 000 euros contre la société Uber. Le délibéré a été fixé au 16 octobre prochain. Enfin, l'article 11 habilite les agents de la DGCCRF et de l'Autorité de la concurrence à contrôler les manquements au dispositif introduit par la proposition de loi.

L'Assemblée nationale a apporté au texte initial des modifications, dont la plupart sont rédactionnelles. D'autres sont significatives et vont toujours dans le sens du dosage le plus pertinent entre les deux versants du texte : un article additionnel généralise les terminaux de paiement par carte bancaire dans tous les taxis ; une dérogation à la fin du système de la location-taxi est prévue pour les Scop, et l'application en est repoussée à 2017 ; le critère des deux ans d'activité pour se voir délivrer une licence ne sera plus obligatoire mais donnera une priorité ; un amendement du rapporteur impose aux VTC de rentrer à leur siège social ou de stationner dans un parking - la base arrière - une fois leur course terminée, dans l'attente d'une prochaine réservation, pour qu'ils ne pratiquent pas la maraude - les syndicats et les compagnies de taxi, qui réclament cette mesure, en font un casus belli ; depuis le vote du texte, les VTC se sont certes faits entendre, mais leur activité ne sera pas trop perturbée ; une dérogation aux caractéristiques techniques imposées aux VTC a été intégrée pour les véhicules propres, hybrides ou électriques - rapporteur de la proposition de loi relative au réseau de bornes de recharge pour les véhicules électriques, je ne peux que m'en féliciter ; un amendement du Gouvernement a supprimé le régime des véhicules de petite remise, un archaïsme qui n'existait plus ; un article additionnel impose les mêmes obligations que pour les VTC à ce qu'on appelle improprement les « moto-taxis », c'est-à-dire le transport de personnes par véhicule motorisé à deux ou trois roues.

Nous sommes aujourd'hui contraints par le temps : suite à la décision du Gouvernement du 13 février 2014, les réunions de la commission d'immatriculation d'Atout France ont été suspendues pour une période de deux mois. Nous devons donc légiférer pour pouvoir enclencher le dégel progressif des immatriculations. C'est une attente légitime des VTC, secteur riche en emplois et essentiel pour l'attractivité et la croissance de notre pays.

Face à cela, nous avons le travail extrêmement minutieux et exhaustif de notre collègue de l'Assemblée, jusqu'en séance, où l'ensemble des bancs politiques ont apporté leur contribution. J'ai pris le temps d'analyser attentivement les équilibres proposés par ce texte. J'ai rencontré tous les acteurs, organisé quatre tables rondes, entendu plus de quarante personnes, certaines plusieurs fois. C'était nécessaire, compte tenu de l'extrême éclatement des représentants de ces professions.

Nous devons prendre nos responsabilités ; je prends les miennes : ce texte a atteint un point d'équilibre, traduction fidèle d'un rapport dont l'équilibre a été reconnu par l'ensemble de la profession et que les avancées de l'Assemblée nationale ont conservé. Ce n'est pas mon habitude mais je vous proposerai d'adopter ce texte en l'état.

Bien sûr, il serait possible d'apporter davantage de satisfaction aux uns ou aux autres : mais c'est un texte de compromis que nous avons à examiner aujourd'hui, et, par définition, il ne peut contenter parfaitement tout le monde. Nous ne pouvons reporter cette nécessaire réforme et nous devons dépasser les oppositions binaires. Ce texte, ce n'est pas les taxis contre les VTC, ou l'inverse. C'est donner des règles du jeu stables et équitables pour l'ensemble des acteurs d'un secteur de grand avenir, tant au niveau des transports du quotidien que du tourisme, et avec des perspectives d'emploi très importantes.

M. Michel Teston, président. – Remercions Jean-Jacques Filleul pour son travail considérable en un temps très court. Les modifications apportées par l'Assemblée nationale améliorent l'équilibre recherché par M. Thévenoud ; même s'il n'est pas dans la tradition du Sénat d'adopter un texte conforme, je suis favorable à la solution proposée par notre rapporteur.

M. Charles Revet. – Félicitons notre rapporteur : il a eu peu de temps depuis le 10 juillet. Je n'ai pas d'avis a priori sur ce texte, mais il serait anormal de ne pas avoir suffisamment de temps pour l'examiner. Il n'y a pas si longtemps, il y avait des manifestations dans les rues de Paris. Chaque semaine, je recueille les réactions des chauffeurs des taxis que j'emprunte : elles restent virulentes ! Depuis février, il n'y a plus d'immatriculations, mais combien de fois des chauffeurs de taxi ne m'ont-ils pas signalé un VTC immatriculé en Allemagne ? Y aurait-il un contournement ?

Les chauffeurs de taxi nous parlent des licences qui coûtent cher, des examens où ils doivent connaître toutes les rues de Paris... Je n'ai rien contre une activité nouvelle. Mais ce n'est pas ainsi qu'on légifère sereinement. Donnons-nous le temps de la réflexion ! Vous proposez d'adopter le texte en l'état, j'ai compris que le président nous y pousse. Je n'ai pas l'habitude de dire amen sans savoir de quoi il retourne.

M. Michel Teston, président. – Nous examinerons le texte en séance mercredi prochain et il reste quelques jours pour travailler.

M. Charles Revet. – Et jusqu'à quand pourrons-nous déposer nos amendements ?

M. Michel Teston, président. – Jusqu'à lundi midi.

Mme Chantal Jouanno. – Encore bravo ! Quarante-huit heures ouvrées pour travailler sur ce texte... Je n'ai pas repéré l'urgence qu'il y avait à légiférer, même si les taxis, avec des procédés critiquables, ont l'habitude de faire reculer tous les gouvernements, quels qu'ils soient... Je ne vois rien

qui résolve la problématique des licences de taxis, que les chauffeurs achètent 100 000 euros et qu'ils revendent 200 000 euros pour s'assurer une retraite, ce qui provoque le manque de taxis à Paris. Le dispositif proposé pose problème malgré les bonnes intentions : obliger les VTC à trouver un parking public, alors que l'actuelle maire de Paris a refusé d'en construire de nouveaux, est illusoire. Concrètement, ils tourneront, ce qui n'est pas très satisfaisant d'un point de vue écologique.

Je ne vois pas non plus où est la logique, lorsque j'entends M. Montebourg, à grands renforts de presse – c'est un spécialiste dans le domaine – nous annoncer qu'il va revisiter les professions réglementées : faudra-t-il légiférer à nouveau sur les taxis ? C'est choquant vis-à-vis du Sénat, critiqué encore récemment dans les médias sur ses méthodes de travail et sur son incapacité à adopter des rapports, alors que nous travaillons bien mieux qu'à l'Assemblée nationale...

M. Jean-Luc Fichet. – Tout à fait

Mme Chantal Jouanno. – **Ce qui fait la différence, c'est notre capacité à prendre du recul pour avoir un avis indépendant.**

Mme Anne-Marie Escoffier. – L'exposé très clair de Jean-Jacques Filleul ne m'empêche pas de rejoindre mes deux collègues : où est l'urgence ? Encore hier, mon chauffeur de taxi pestait contre les VTC en maraude. Il faut encadrer cette activité, comme d'ailleurs les motos-taxis : le texte existant est totalement dévoyé ; où est la surveillance, lorsqu'on voit combien nous sommes démarchés dans les aéroports ? Le texte a évolué ; il répond à un vrai besoin. Il y a cependant encore des zones d'ombre : les taxis doivent acheter des licences à des prix exorbitants, tandis que le statut d'auto-entrepreneur des VTC est aussi libre que possible ; cela n'est-il pas le paroxysme de l'injustice ? Le texte développe les conditions techniques de confort et de sécurité : va-t-il assez loin ? C'est un problème de société très lourd. Sommes-nous prêts à y répondre ?

Mme Marie-Françoise Gaouyer. – Le travail du rapporteur m'éclaire beaucoup. Mais la question des auto-entrepreneurs et de la propriété des véhicules reste entière...

M. Charles Revet. – C'est vrai !

Mme Marie-Françoise Gaouyer. – Un propriétaire de boulangerie peut dégager des fonds pour acheter dix véhicules, les confier à des chauffeurs, parfois plusieurs sur le même. Quelle disparité par rapport aux vrais taxis qui engagent des sommes importantes pour travailler ! Nous sommes certes pressés par le conflit vif, et même malsain, qui a eu lieu entre ces deux corporations. Confortons nos taxis, qui existent depuis fort longtemps, dont l'organisation n'est pas sans fondement. Certes, il faut tenir compte de l'apparition de nouveaux métiers, mais il n'est pas correct que les taxis soient confrontés à la concurrence des auto-entrepreneurs.

M. Jean-Luc Fichet. – Félicitations au rapporteur pour la qualité de son travail. Dans les taxis, on ne parle que de cela. La voie d'accès réservée à Roissy est une grande avancée, comme l'identification des taxis. Il faudrait aussi prendre en compte la situation compliquée des taxis ruraux, dont le taux d'occupation est insuffisant et les revenus modestes. Il faudrait améliorer leur situation et conserver un service de taxi en milieu rural qui est aujourd'hui menacé. Lorsqu'il y a un train toutes les heures, une course depuis la gare à chaque arrivée, c'est insuffisant.

Quid de l'accès à la licence cessible après quinze ans d'exercice ? Certains chauffeurs acceptent d'exercer pendant quinze années dans des conditions et avec des horaires souvent difficiles parce qu'ils ont accès au bout de ces quinze ans à une licence gratuite qu'ils peuvent revendre au prix du marché, soit de 150 000 à 250 000 euros. En fait, pendant ces quinze années, ils se constituent un petit capital pour leur retraite. Dans cette proposition de loi, les chauffeurs auront-ils toujours accès ce dispositif ? Le contraire serait regrettable, car ils sont méritants. L'offre peut sans doute être améliorée, les taxis sont critiquables sur certains points, mais dans 95 % des cas, ils rendent le service qu'on leur demande.

M. Benoît Huré. – Ce texte n'est pas politicien, mais technique. Raison de plus pour ne pas confondre vitesse et précipitation. Hier après-midi, M. Montebourg a parlé de sa volonté de remettre bon ordre dans les professions réglementées, dont les taxis. Malgré les avancées techniques attendues, je crains que nous ayons à remettre l'ouvrage sur le métier d'ici peu, ce qui explique ma réticence. Le travail est de qualité, pour un texte utile, mais je suis mal à l'aise pour suivre le rapporteur.

M. Henri Tandonnet. – Ce texte, malgré le remarquable travail du rapporteur, reste fragile. Ainsi, l'article 4 rend les licences incessibles, mais prévoit que le chauffeur a le droit de présenter un successeur, ce qui ne fait que réintroduire une forme de cessibilité. Nous serons amenés rapidement à revoir le texte.

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. – Nous sommes confrontés à la très grande inquiétude des taxis, parisiens ou non. Le problème est social, professionnel, mais aussi de sécurité politique ; cela n'échappe à personne, il y a urgence à trouver des solutions. Les taxis ont une longue histoire, et leur réglementation est ancienne. Pourtant, dans l'organisation de la ville, les taxis ont une grande place et un grand avenir. Dans les principales capitales européennes, ils jouent un rôle dans la vie quotidienne encore plus important qu'en France et qu'à Paris en particulier.

Le secteur est très disparate socialement et professionnellement : certains taxis sont artisans et exploitent directement leur licence, d'autres sont salariés ; d'autres sont locataires. De surcroît, leur représentation est fragmentée, d'où certaines difficultés à parler d'une seule voix. Dans ce contexte, sont apparus les nouveaux outils de géolocalisation des véhicules

et la pression des VTC qui arrivent sur le marché, alors que taxis et voitures de grande remise cohabitaient depuis des siècles !

Le rapport Thévenoud m'a convaincu de l'urgence à régler ce problème. Distinguons l'urgence législative et l'urgence à régler un problème social, professionnel, technique, politique. C'est de la seconde qu'il s'agit et sur laquelle je vous demande de réfléchir. Les taxis eux-mêmes, demandent une loi pour encadrer l'activité des VTC. Il est inévitable de faire des mécontents. Mais la plupart des acteurs, que j'ai rencontrés, sont satisfaits du texte voté le 10 juillet dernier à l'Assemblée nationale.

M. Revet a évoqué les voitures immatriculées à l'étranger. Un représentant de la CGT a soulevé ce problème.

M. Charles Revet. – Ce n'est pas lui qui m'en a parlé !

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. – Le texte concerne l'immatriculation administrative des entreprises de VTC, et non pas les plaques minéralogiques.

Les chauffeurs de VTC sont d'ores et déjà soumis à 250 heures de formation sur trois mois, ce qui est moins contraignant que la formation exigée pour les taxis.

La dérèglementation du secteur a commencé avec la loi Novelli, mais les parlementaires de l'époque ne s'en sont certainement pas aperçus. Les effets d'un texte n'apparaissent parfois que deux ou trois ans après son entrée en vigueur : je ne veux accuser personne.

Madame Jouanno, je connais votre force de caractère, mais nous ne reculons pas devant les taxis. Ce n'est pas mon habitude ! Donner raison aux manifestants n'est pas républicain. Nous ne reculons pas devant les manifestants, nous faisons évoluer la loi pour préparer leur avenir. Les représentants de la CFDT ont reconnu qu'ils étaient confrontés à une situation qu'ils n'avaient pas prévue et qu'ils étaient intéressés par les solutions de M. Thévenoud.

Les licences cessibles valent jusqu'à 230 000 euros...

M. Charles Revet. – Moins désormais.

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. – À Paris ! C'est en effet moins en province, sauf dans certaines villes comme Nice, où elles atteignent 400 000 euros. La moyenne française s'établit à 98 000 euros. Le texte propose que les licences cessibles le demeurent, et que les nouvelles licences soient incessibles. Il corrige ainsi le problème pour l'avenir, sur le long terme.

Les taxis demandaient initialement que les VTC soient contraints de retourner à leur base après une course. C'était ubuesque ! La paix sociale exigeait de trouver une solution intermédiaire. Le rapport Thévenoud a proposé, pour les empêcher de marauder, de les contraindre à se garer jusqu'à leur prochaine réservation. Cette solution, qui satisfait les

professionnels, a été retenue. À Roissy, ils iront dans les parkings ; à Paris, on trouve toujours un endroit où stationner ! Le texte ne réglemente pas tout, systématiquement : cela aurait provoqué l'explosion. Les VTC ont le droit de circuler sur la voie publique, pas de marauder. J'ai vu des VTC attendre et charger des clients devant un hôtel parisien, tandis que leurs collègues taxis attendaient à la station, 150 mètres plus loin ! Il fallait trouver une solution à ce problème.

Madame Gaouyer, le statut de l'auto-entrepreneuriat a été modifié par la loi relative à l'artisanat de juin dernier; on ne saurait l'interdire.

Monsieur Fichet, les taxis ont bien accueilli ce texte. Uber est le seul acteur qui m'ait sollicité après le vote des députés.

M. Huré a raison : c'est un texte technique.

M. Benoît Huré. – Faut-il craindre son télescopage avec celui annoncé par M. Montebourg sur les professions réglementées ?

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. – Cette proposition de loi a été approuvée par le gouvernement. Le ministre de l'économie devra en tenir compte. Les taxis ne font pas partie des professions réglementées sur lesquelles il s'est exprimé récemment. Il sera de toute façon persuadé de la pertinence du texte, j'en suis certain. Je suis moi-même entré dans ce dossier sur la pointe des pieds, et suis à présent convaincu qu'il constitue la première étape d'une nouvelle réglementation d'ampleur pour tous : taxis, motos-taxis, VTC. Nécessairement, il y a des insatisfaits, mais le travail effectué à l'Assemblée nationale et largement approuvé sur tous les bancs a permis d'aboutir à un équilibre attendu par les professionnels.

M. Charles Revet. – Quand nous réunirons-nous pour examiner les amendements, dont la date limite de dépôt est fixée à lundi midi ?

M. Michel Teston, président. – Mercredi matin.

M. Charles Revet. – Sauf que nous n'avons pas eu le texte à temps ! Cela fait cinq mois que l'immatriculation des VTC est suspendue, et l'on nous demande d'examiner le texte en cinq jours ! Ce n'est pas une méthode. Autant dire que nous ne servons à rien : ne sommes-nous là que pour entériner les décisions du Gouvernement ? J'ai suffisamment entendu les professionnels pour savoir qu'il faut agir vite, mais dans ces conditions, c'est du travail bâclé sur lequel nous devons revenir.

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. – Commandé au député Thévenoud en février, le rapport a été remis en avril. Le travail législatif a suivi son cours jusqu'au vote des députés le 10 juillet. Ce n'est pas la première fois que nous travaillons dans l'urgence.

M. Charles Revet. – Nous ne faisons plus que cela désormais !

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. – Il faut bien résoudre les problèmes urgents. C'est notre responsabilité d'élus.

M. Charles Revet. – Je n'en disconviens pas.

M. Michel Teston, président. – Aucun amendement n'ayant été déposé, je propose que nous adoptions conforme le texte transmis par l'Assemblée nationale.

M. Charles Revet. – Ce n'est pas sérieux. Nous avons jusqu'à lundi pour déposer des amendements, et nous devons nous prononcer dès maintenant !

M. Michel Teston, président. – Lundi midi est la date limite de dépôt des amendements de séance. Vous aviez jusqu'à hier pour déposer des amendements au texte de la commission. En votant sur celui-ci dès maintenant, nous ne faisons que suivre la procédure ordinaire. Vous pouvez déposer des amendements au texte qui sera présenté en séance.

M. Charles Revet. – Le groupe UMP estime ne pas être en mesure de se prononcer, et ne participera donc pas au vote.

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. – Votre position est très respectable, mais le rapport Thévenoud est disponible depuis avril. Les députés UMP ont participé aux débats, et même déposé de très intéressants amendements, sans qu'ils aient bénéficié de plus de temps que nous pour travailler.

M. Charles Revet. – S'appuyer sur le vote des députés pour demander un vote conforme, c'est la négation du Sénat !

Mme Anne-Marie Escoffier. – Au nom de mon groupe, je m'abstiendrai. Je salue le talent, la conviction et la détermination avec laquelle le rapporteur a défendu le caractère urgent de cette réforme. Je respecte sa position, mais je ne la fais pas mienne. De plus, je ne crois pas que le texte tel que voté par l'Assemblée nationale résolve le problème des motos-taxis, ni celui des auto-entrepreneurs : nous aggravons au contraire la disparité des statuts. La question de la cessibilité des licences n'est pas non plus réglée. Bref, le problème n'est traité qu'en apparence, pour calmer le jeu, mais en aucune manière en profondeur. Je crains qu'il ne faille légiférer à nouveau.

Je ne voudrais pas qu'on nous traite de ringards, ou que notre position passe pour une opposition de circonstance. Elle est au contraire constructive. Nous travaillons en profondeur, et continuerons à le faire.

Mme Chantal Jouanno. – Je voterai contre le texte.

M. Michel Teston, président. – Au nom du groupe socialiste, et non en tant que président de séance, je soutiendrai ce texte.

La proposition de loi est adoptée.

LISTE DES PERSONNES ENTENDUES

Mardi 8 juillet 2014

- M. **Thomas Thévenoud**, député de Saône-et-Loire, auteur de la proposition de loi ;

- Table ronde des sociétés de véhicules de tourisme avec chauffeur :

. *Groupement des transporteurs de personnes en voitures avec chauffeur (GTPVT)* : Mme **Silvana Biribin**, présidente, et M. **Patrick Dabernat**, vice-président ;

. *Fédération française des exploitants de voitures de tourisme avec chauffeur (FFEVTC)* : MM. **François Donnadille**, premier vice-président, **Cédric Savary**, vice-président, **Stephan Denoyes**, conseiller juridique ;

. *Chambre syndicale nationale des entreprises de remise et de tourisme (CSNERT)* : MM. **Dominique Jamois**, délégué général, **Camille Rechart**, président ;

. « *Le cab* » : M. **Benjamin Cardoso**, président-directeur général,

. « *Allocab* » : MM. **Yanis Kiansky**, président-directeur général, **Benoît Lasserre**, directeur associé, et **Jacques-Philippe Gunther**, avocat,

. « *Chauffeur privé* » : M. **Yan Hascoët**, président directeur général

. « *Uber* » : MM. **Thibaud Simphal**, directeur France, **Jean-François Guichard**, président de Guichard InterDev - Fipra France et Mmes **Clémence Arto**, avocate, **Thaima Samman**, avocate,

. « *Snapcar* » : M. **Yves Weisselberger**, président-directeur général.

- Table ronde des coopératives de taxis :

. *Gescop* : M. **Gilles Boulín**, directeur,

. *Taxicop* : M. **Christophe Chavinier**, président,

. *Taxi G7-Taxis bleus* : M. **Serge Metz**, directeur.

- Table ronde des syndicats de taxis :

. *Chambre syndicale des artisans du taxi* : M. **Christian Delomel**, président,

. *CDFT Taxis* : M. **Abdel Ghalfi**, secrétaire général,

. *FO-UNCP* : MM. **Nordine Dahmane**, secrétaire général, et **Boaouina Mohamed Larbi**, délégué,

. *Syndicat de de défense des conducteurs de taxis parisiens (SDCTP)* : M. **Jules Franklin Robine**, porte-parole,

. *CGT-Taxis* : M. **Karim Asnoun**, délégué,

. *Fédération nationale des taxis indépendants (FNIT)* : MM. **Franck Richer**, et **André Cheguian**, délégué ;

Mercredi 9 juillet 2014

- Table ronde des fédérations de taxis :

. *Union nationale des taxis* (UNT) : Mme **Séverine Bourlier**, secrétaire générale,

. *Fédération nationale du taxi* (FNDDT) : MM. **Didier Hogrel**, président, **Christophe Van Lierde**, vice-président, et Mme **Frédérique Paillard**, vice-présidente,

. *Fédération nationale des taxis indépendants* (FNFI) : MM. **Gregorio Roberti**, membre du comité directeur, et **Pascal Wilder**, secrétaire général,

. *Fédération nationale des artisans du taxi* (FNAT) : MM. **Michel Gougeon**, président, et **Jean-Michel Rebours**, trésorier,

. *Fédération française des taxis de province* (FFTP) : MM. **Gérard Gabet**, président fédéral, et **Tony Bordenave**, secrétaire général,

. *Union nationale des industries du taxi* (UNIT) : M. **Nicolas Rousselet**, président.

- Cabinets ministériels :

. *Cabinet de Mme Carole Delga, Secrétaire d'État chargée du commerce, de l'artisanat, de la consommation et de l'économie sociale et solidaire* : MM. **Etienne Chantrel**, conseiller chargé de la consommation, et **Corentin Ségalen**, conseiller parlementaire, chef de cabinet adjoint ;

. *Cabinet de M. Frédéric Cuvillier, Secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche* : Mme **Radia Ouarti**, conseillère transport routier, transport urbain et mobilité durable ;

. *Cabinet de M. Bernard Cazeneuve, Ministre de l'Intérieur* : Mmes **Anne-Gaëlle Baudoin-Clerc**, conseillère administration territoriale, et **Annabelle Vandendriessche**, chargée de mission.

TABLEAU COMPARATIF

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p style="text-align: center;">Code des transports</p> <p style="text-align: center;">Troisième partie : Transport routier</p> <p style="text-align: center;">Livre I^{er} : Le transport routier de personnes</p> <p style="text-align: center;">Titre II : Les transports publics particuliers</p> <p style="text-align: center;">Chapitre I^{er} : Les taxis</p> <p style="text-align: center;">Section 4 : Exécution du service</p>	<p style="text-align: center;">Proposition de loi relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur</p> <p style="text-align: center;">Article 1^{er}</p> <p style="text-align: center;">I. – Après l'article L. 3121-11 du code des transports, sont insérés deux articles L. 3121-11-1 et L. 3121-11-2 ainsi rédigés :</p> <p style="text-align: center;">« Art. L. 3121-11-1. – Il est institué un registre national recensant les informations relatives à l'identification, la géolocalisation, et la disponibilité des taxis. Ce registre, intitulé « registre de disponibilité des taxis », a pour finalité d'améliorer l'accès aux taxis par leurs clients en favorisant le développement de services innovants. Il est soumis aux dispositions de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.</p> <p style="text-align: center;">« Ce registre est géré par les services de l'autorité administrative chargés de faciliter et de coordonner la mise à disposition des données publiques en vue de faciliter leur réutilisation.</p> <p style="text-align: center;">« Les autorités</p>	<p style="text-align: center;">Proposition de loi relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur</p> <p style="text-align: center;">Article 1^{er}</p> <p style="text-align: center;">I. – Alinéa sans modification</p> <p style="text-align: center;">« Art. L. 3121-11-1. – Il est institué un registre national recensant les informations relatives à l'identification, à la disponibilité et la géolocalisation des taxis. Ce registre, dénommé : “registre de disponibilité des taxis”, a pour finalité d'améliorer l'accès aux taxis par leurs clients en favorisant le développement de services innovants. Il est soumis à la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.</p> <p style="text-align: center;">« Ce registre est géré par l'autorité administrative chargée de faciliter et de coordonner la mise à disposition des données publiques en vue de faciliter leur réutilisation.</p> <p style="text-align: center;">« Les autorités</p>	<p style="text-align: center;">Proposition de loi relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur</p> <p style="text-align: center;">Article 1^{er}</p> <p style="text-align: center;">Sans modification</p>

Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

Texte adopté par l'Assemblée nationale

Texte de la commission

administratives compétentes pour délivrer les autorisations de stationnement prévues à l'article L. 3121-1 sont tenues de transmettre au gestionnaire du registre les informations relatives à l'autorisation de stationnement lors de toute délivrance, transfert, renouvellement ou retrait.

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

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

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

administratives compétentes pour délivrer les autorisations de stationnement prévues à l'article L. 3121-1 sont tenues de transmettre au gestionnaire du registre les informations relatives à l'autorisation de stationnement lors de toute délivrance, ou lors de tout transfert, renouvellement ou retrait.

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

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

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

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
	<p>« Toute clause contractuelle contraire est réputée non écrite.</p> <p>« Les dispositions du présent article sont d'ordre public. »</p> <p>II. – À la fin de l'article L. 3125-4 du code des transports tel qu'il résulte de la présente loi, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :</p> <p>« III. – Est puni de 15 000 euros d'amende le fait de contrevenir au premier alinéa de l'article L. 3121-11-2. »</p>	<p>« Toute stipulation contractuelle contraire est réputée non écrite.</p> <p>Alinéa sans modification</p> <p>II. – L'article L. 3124-4 du code des transports est complété par un III ainsi rédigé :</p> <p>« III. – Est puni de 15 000 € d'amende le fait de contrevenir au premier alinéa de l'article L. 3121-11-2. »</p>	
<p>Section 1 : Définition</p>		<p>Article 1^{er} bis (nouveau)</p>	<p>Article 1^{er} bis</p>
<p>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 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.</p>		<p>À l'article L. 3121-1 du code des transports, après le mot : « spéciaux », sont insérés les mots : « et d'un terminal de paiement électronique, ».</p>	<p>Sans modification</p>
		<p>Article 1^{er} ter (nouveau)</p> <p>Dans un délai d'un an à compter de l'entrée en vigueur de l'article L. 3121-11-1 du code des transports, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur l'application de</p>	<p>Article 1^{er} ter</p> <p>Sans modification</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
—	—	—	—
	<p style="text-align: center;">Article 2</p> <p>Après l'article L. 3121-1 du code des transports, il est inséré un article L. 3121-1-1 ainsi rédigé :</p> <p>« Art. L. 3121-1-1. – L'autorité administrative compétente pour délivrer les autorisations de stationnement peut fixer des signes distinctifs communs pour les taxis définis à l'article L. 3121-1, notamment une couleur unique. »</p>	<p style="text-align: center;">Article 2</p> <p>La section 1 du chapitre I^{er} du titre II du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports est complétée par un article L. 3121-1-1 ainsi rédigé :</p> <p>« Art. L. 3121-1-1. – L'autorité administrative compétente pour délivrer les autorisations de stationnement mentionnées à l'article L. 3121-1 peut fixer des signes distinctifs communs à l'ensemble des taxis, notamment une couleur unique de ces véhicules automobiles. »</p>	<p style="text-align: center;">Article 2</p> <p style="text-align: center;">Sans modification</p>
	<p style="text-align: center;">Article 3</p> <p>I. – Après l'article L. 3121-1 du code des transports, il est inséré un article L. 3121-1-2 ainsi rédigé :</p> <p>« Art. L. 3121-1-2. – Toute personne physique ou morale peut être titulaire de plusieurs autorisations de stationnement mentionnées à l'article L. 3121-1.</p> <p>« Le titulaire d'une ou plusieurs autorisation de stationnement en assure</p>	<p style="text-align: center;">Article 3</p> <p>I. – Alinéa sans modification</p> <p>« Art. L. 3121-1-2. – I. – Le titulaire exploite personnellement l'autorisation de stationnement mentionnée à l'article L. 3121-1.</p> <p>« Toutefois, une même personne physique ou morale peut être titulaire de plusieurs</p>	<p style="text-align: center;">Article 3</p> <p style="text-align: center;">Sans modification</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>Code de commerce</p> <p>Livre I^{er} : Du commerce en général.</p> <p>Titre IV : Du fonds de commerce.</p> <p>Chapitre IV : De la location-gérance.</p> <p>Art. L. 144-3. – Les personnes physiques ou morales qui concèdent une location-gérance doivent avoir exploité pendant deux années au moins le fonds ou l'établissement artisanal mis en gérance.</p> <p>Art. L. 144-5. – L'article L. 144-3 n'est pas applicable :</p> <p>.....</p>	<p>l'exploitation effective et continue. Il ne peut pas assurer cette exploitation en consentant une location. S'agissant des autorisations de stationnement délivrées antérieurement à la publication de la loi n° du , il peut :</p> <p>« 1° Avoir recours à des salariés,</p> <p>« 2° Ou recourir à la location-gérance au sens des articles 144-1 et suivants du code de commerce. »</p> <p>II. – L'article L. 144-5 du code de commerce est complété par un alinéa ainsi rédigé :</p> <p>« 10° Aux titulaires</p>	<p>autorisations de stationnement délivrées avant la promulgation de la loi n° du relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur. Dans ce cas, l'exploitation peut être assurée par des salariés ou par un locataire-gérant auquel la location de l'autorisation a été concédée dans les conditions prévues aux articles L. 144-1 à L. 144-13 du code de commerce. Elle peut également être assurée par une société coopérative ouvrière de production titulaire des autorisations en consentant la location du taxi aux coopérateurs autorisés à exercer l'activité de conducteur de taxi conformément à l'article L. 3121-9 du présent code.</p> <p>« II (nouveau). – Le titulaire de l'autorisation de stationnement justifie de son exploitation effective et continue dans des conditions définies par décret. »</p> <p>II. – L'article L. 144-5 du code de commerce est complété par un 10° ainsi rédigé :</p> <p>« 10° Sans</p>	

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

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p align="center">Code des transports</p> <p align="center">Troisième partie : Transport routier</p> <p align="center">Livre I^{er} : Le transport routier de personnes</p> <p align="center">Titre II : Les transports publics particuliers</p> <p align="center">Chapitre I^{er} : Les taxis</p> <p align="center">Section 2 : Profession d'exploitant de taxi</p> <p>Art. L. 3121-2. – Le titulaire de l'autorisation de stationnement prévue par l'article L. 3121-1 a la faculté de présenter à titre onéreux un successeur à l'autorité administrative compétente pour délivrer celle-ci.</p> <p>Cette faculté est subordonnée à l'exploitation effective et continue de l'autorisation de stationnement pendant une durée de cinq ans à compter de sa date de délivrance.</p> <p>Toutefois, cette durée est de quinze ans dans les cas suivants :</p> <p>1° Pour les titulaires d'autorisations nouvelles délivrées postérieurement au 21 janvier 1995 ;</p> <p>2° Pour les titulaires d'autorisations délivrées antérieurement au 21 janvier 1995 et qui, en vertu des textes antérieurs, ne disposaient pas de la faculté de présenter à titre onéreux un successeur.</p>	<p align="center">Article 4</p> <p>Le code des transports est ainsi modifié :</p> <p>1° L'article L. 3121-2 est ainsi rédigé :</p> <p align="center">« Art. L. 3121-2. – L'autorisation de stationnement prévue par l'article L. 3121-1 est incessible et a une durée de validité de trois ans renouvelable dans des conditions fixées par un décret.</p> <p align="center">« Toutefois, le titulaire d'une autorisation de stationnement délivrée antérieurement à la publication de la loi n° du a la faculté de présenter à titre onéreux un successeur à l'autorité administrative compétente pour délivrer celle-ci. Cette faculté est subordonnée à l'exploitation effective et continue de l'autorisation de stationnement pendant une durée de quinze ans à compter de sa date de délivrance ou de cinq ans une fois la première</p>	<p align="center">Article 4</p> <p>I. – Le code des transports est ainsi modifié :</p> <p>1° Alinéa sans modification</p> <p align="center">« Art. L. 3121-2. – L'autorisation de stationnement prévue à l'article L. 3121-1 et délivrée postérieurement à la promulgation de la loi n° du relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur est incessible et a une durée de validité de cinq ans, renouvelable dans des conditions fixées par décret.</p> <p align="center">« Toutefois, le titulaire d'une autorisation de stationnement délivrée avant la promulgation de la même loi a la faculté de présenter à titre onéreux un successeur à l'autorité administrative compétente pour délivrer l'autorisation. Cette faculté est subordonnée à l'exploitation effective et continue de l'autorisation de stationnement pendant une durée de quinze ans à compter de sa date de délivrance ou de cinq ans à compter de la date de la première mutation. » ;</p>	<p align="center">Article 4</p> <p align="center">Sans modification</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>Dans ces deux cas, une fois la première mutation intervenue, la faculté de présenter à titre onéreux un successeur est constituée dans les conditions de droit commun, après une exploitation effective et continue de cinq ans.</p>	mutation intervenue. »		
<p>Art. L. 3121-3. – En cas de cessation d'activité totale ou partielle, de fusion avec une entreprise analogue ou de scission, et nonobstant les dispositions de l'article L. 3121-2, les entreprises de taxis exploitant plusieurs autorisations, dont le ou les représentants légaux ne conduisent pas eux-mêmes un véhicule, sont admises à présenter à titre onéreux un ou plusieurs successeurs à l'autorité administrative compétente.</p>	2° L'article L. 3121-3 est complété par un alinéa ainsi rédigé :	2° L'article L. 3121-3 est abrogé ;	
<p>Sous réserve des dispositions des titres II, III et IV du livre VI du code de commerce, la même faculté est reconnue, pendant la période de sauvegarde ou en cas de redressement judiciaire, selon le cas, à l'entreprise débitrice ou à l'administrateur judiciaire ou, en cas de liquidation judiciaire, au mandataire liquidateur.</p>			
<p>En cas d'inaptitude définitive, constatée selon les modalités fixées par voie réglementaire, entraînant l'annulation du permis de conduire les véhicules de toutes les catégories, les titulaires d'autorisations de stationnement acquises à titre onéreux peuvent présenter un successeur sans condition de durée d'exploitation effective et continue.</p>			
Les bénéficiaires de			

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>cette faculté ne peuvent conduire un taxi, solliciter ou exploiter une ou plusieurs autorisations de stationnement qu'à l'issue d'une durée de cinq ans à compter de la date de présentation du successeur.</p>			
<p>En cas de décès du titulaire d'une autorisation de stationnement, ses ayants droit bénéficient de la faculté de présentation pendant un délai d'un an à compter du décès.</p>			
<p>Art. L. 3121-4. – Les transactions prévues par les articles L. 3121-2 et L. 3121-3 sont répertoriées, avec mention de leur montant, dans un registre tenu par l'autorité administrative compétente pour délivrer l'autorisation de stationnement.</p>	<p>« Toutefois les dispositions de cet article ne s'appliquent pas aux autorisations de stationnement délivrées postérieurement à la publication de la loi n° du . »</p>	<p>2° bis (nouveau) Au premier alinéa de l'article L. 3121-4, les références : « les articles L. 3121-2 et L. 3121-3 » sont remplacées par la référence : « l'article L. 3121-2 » ;</p>	
<p>Art. L. 3121-5. – La délivrance de nouvelles autorisations par l'autorité administrative compétente n'ouvre pas droit à indemnité au profit des titulaires d'autorisations précédemment délivrées.</p>	<p>3° L'article L. 3121-5 est ainsi rédigé :</p>	<p>3° Alinéa sans modification</p>	
<p>Les nouvelles autorisations sont délivrées en fonction de listes d'attente rendues publiques.</p>	<p>« Art. L. 3121-5. – La délivrance de nouvelles autorisations par l'autorité administrative compétente n'ouvre pas droit à indemnité au profit des titulaires d'autorisations précédemment délivrées ou des demandeurs inscrits sur liste d'attente.</p>	<p>« Art. L. 3121-5. – La délivrance de nouvelles autorisations de stationnement par l'autorité administrative compétente n'ouvre pas droit à indemnité au profit des titulaires d'autorisations de stationnement délivrées avant la promulgation de la loi n° du relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur ou au profit des demandeurs inscrits sur liste d'attente.</p>	
	<p>« Les nouvelles autorisations sont délivrées en fonction de listes d'attente rendues publiques. Nul ne peut s'inscrire sur plus d'une liste d'attente. Les candidats à l'inscription sur liste d'attente doivent être titulaires d'une carte professionnelle prévue à l'article L. 3121-10 en cours</p>	<p>« Les nouvelles autorisations sont délivrées en fonction de listes d'attente rendues publiques. Nul ne peut s'inscrire sur plus d'une liste d'attente. Les candidats à l'inscription sur liste d'attente doivent être titulaires d'une carte professionnelle prévue à l'article L. 3121-10 en cours</p>	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
	<p>de validité délivrée par le préfet du département où l'autorisation de stationnement est demandée.</p>	<p>de validité, délivrée par le représentant de l'État dans le département où l'autorisation de stationnement est demandée, et ne pas être déjà titulaires d'une autorisation de stationnement.</p>	
<p>Section 3 : Activité de conducteur de taxi</p>	<p>Article 5</p>	<p>Article 5</p>	<p>Article 5</p>
<p>Art. L. 3121-10. – L'exercice de l'activité de conducteur de taxi est subordonné à la délivrance d'une carte professionnelle par l'autorité administrative.</p>	<p>L'article L. 3121-10 du code des transports est complété par une phrase ainsi rédigée :</p>	<p>Sans modification</p>	<p>Sans modification</p>
	<p>« Il est incompatible avec l'exercice de l'activité de conducteur de voiture de transport avec chauffeur. »</p>	<p>« Seuls peuvent se voir délivrer une autorisation de stationnement les titulaires d'une carte professionnelle en cours de validité, délivrée par le représentant de l'État dans le département où l'autorisation de stationnement est délivrée. En outre, la délivrance est effectuée en priorité aux titulaires qui peuvent justifier de l'exercice de l'activité de conducteur de taxi pendant une période minimale de deux ans au cours des cinq ans précédant la date de l'inscription sur liste d'attente. »</p> <p>II (nouveau). – L'article L. 3121-3 du même code, dans sa rédaction antérieure à la présente loi, s'applique aux autorisations de stationnement délivrées avant la publication de la présente loi.</p>	

Dispositions en vigueur —	Texte de la proposition de loi —	Texte adopté par l'Assemblée nationale —	Texte de la commission —
<p align="center">Code du tourisme</p> <p align="center">Livre I^{er} : Organisation générale du tourisme</p> <p align="center">Titre IV : Groupements</p> <p align="center">Chapitre unique</p> <p>Art. L. 141-2. – Le groupement d'intérêt économique " Atout France, agence de développement touristique de la France ", placé sous la tutelle du ministre chargé du tourisme, est soumis aux dispositions du présent article et de l'article L. 141-3 et, en tant qu'elles n'y sont pas contraires, aux dispositions du chapitre Ier du titre V du livre II du code de commerce.</p> <p>L'agence poursuit un triple objectif de promotion du tourisme en France, de réalisation d'opérations d'ingénierie touristique et de mise en œuvre d'une politique de compétitivité et de qualité des entreprises du secteur. Elle définit la stratégie nationale de promotion de la " destination France " conformément aux orientations arrêtées par l'Etat. Elle concourt à la mise en œuvre des politiques publiques en faveur du tourisme, notamment à travers les missions suivantes :</p> <p>.....</p> <p>L'agence comprend une commission chargée d'immatriculer les personnes physiques ou morales mentionnées à l'article L. 211-1 et les exploitants de voitures de tourisme avec chauffeur visés à l'article</p>	<p align="center">Article 6</p> <p>Le code du tourisme est ainsi modifié :</p> <p align="center">1° À la fin du huitième alinéa de l'article L. 141-2, les mots : « et les exploitants de voitures de tourisme avec chauffeur visés à l'article</p>	<p align="center">Article 6</p> <p align="center">Alinéa sans modification</p> <p align="center">1° Sans modification</p>	<p align="center">Article 6</p> <p align="center">Sans modification</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
L. 231-1. 	L. 231-1 » sont supprimés ;		
Art. L. 141-3. – La commission mentionnée au huitième alinéa de l'article L. 141-2 instruit les demandes d'immatriculation des personnes mentionnées aux articles L. 211-1 et L. 231-1 et les enregistre, après vérification du respect des obligations qui leur sont imposées, respectivement dans :	2° Les trois premiers alinéas de l'article L. 141-3 sont remplacés par un alinéa ainsi rédigé :	2° L'article L. 141-3 est ainsi modifié :	
a) Un registre d'immatriculation des agents de voyage et autres opérateurs de la vente de voyages et de séjours ;	« La commission mentionnée au huitième alinéa de l'article L. 141-2 instruit les demandes d'immatriculation des personnes mentionnées aux articles L. 211-1 et suivants et les enregistre, après vérification du respect des obligations qui leur sont imposées, dans un registre d'immatriculation des agents de voyage et autres opérateurs de la vente de voyages et de séjours » ;	a) Les trois premiers alinéas sont remplacés par un alinéa ainsi rédigé : « La commission mentionnée au huitième alinéa de l'article L. 141-2 instruit les demandes d'immatriculation des personnes mentionnées aux articles L. 211-1 à L. 211-6 et les enregistre, après vérification du respect des obligations qui leur sont imposées, dans un registre d'immatriculation des agents de voyage et autres opérateurs de la vente de voyages et de séjours. » ;	
b) Un registre d'immatriculation des exploitants de voitures de tourisme avec chauffeur.			
La commission est composée de membres nommés en raison de leur compétence et de leur indépendance par arrêté du ministre chargé du tourisme. Elle ne peut comprendre des opérateurs économiques dont l'activité est subordonnée à l'immatriculation sur ces registres.		a bis) (nouveau) À la fin du quatrième alinéa, les mots : « ces registres » sont remplacés par les mots : « ce registre » ;	
Tout membre de la commission informe le président des intérêts qu'il détient et de la fonction qu'il exerce dans une activité économique.			

Dispositions en vigueur —	Texte de la proposition de loi —	Texte adopté par l'Assemblée nationale —	Texte de la commission —
<p>Aucun membre de la commission ne peut délibérer dans une affaire à laquelle il a un intérêt personnel et direct ou s'il représente ou a représenté une des parties intéressées.</p>			
<p>L'immatriculation, renouvelable tous les trois ans, est subordonnée au paiement préalable, auprès de l'agence, de frais d'immatriculation fixés par arrêté du ministre chargé du tourisme dans la limite d'une somme fixée par décret. Ces frais d'immatriculation sont recouverts par l'agence. Leur paiement intervient au moment du dépôt de la demande d'immatriculation ou de la demande de renouvellement. Le produit résultant du paiement des frais d'immatriculation est exclusivement affecté au financement de la tenue des registres.</p>		<p>b) (nouveau) À la fin de la dernière phrase de l'avant-dernier alinéa, les mots : « des registres » sont remplacés par les mots : « du registre » ;</p> <p>c) (nouveau) Le dernier alinéa est ainsi modifié :</p>	
<p>Un décret en Conseil d'Etat fixe les conditions d'application du présent article. Il précise notamment les conditions d'immatriculation et de radiation sur les registres. Il détermine les informations qui doivent être rendues publiques, ainsi que celles qui sont librement et à titre gratuit accessibles au public par voie électronique. Il précise les garanties d'indépendance et d'impartialité des membres de la commission chargée des immatriculations aux registres, notamment celles de son président, ainsi que la durée de leur mandat et</p>		<p>— à la fin de la deuxième phrase, les mots : « les registres » sont remplacés par les mots : « le registre » ;</p> <p>— à la dernière phrase, les mots : « aux registres » sont remplacés par les mots : « au registre » et les mots :</p>	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>détermine les modalités de la tenue des registres dans des conditions objectives, transparentes et non discriminatoires.</p>		<p>« des registres » sont remplacés par les mots : « du registre » ;</p>	
<p>Livre II : Activités et professions du tourisme</p>			
<p>Titre Ier : Des agents de voyage et autres opérateurs de la vente de voyages et de séjours</p>			
<p>Chapitre unique : Régime de la vente de voyages et de séjours</p>			
<p>Section 4 : Obligation et conditions d'immatriculation</p>			
<p>Art. L. 211-18. – I. – Les personnes physiques ou morales mentionnées à l'article L. 211-1 sont immatriculées au registre prévu au a de l'article L. 141-3.</p>		<p>2° bis (nouveau) Après le mot : « registre », la fin du I de l'article L. 211-18 est ainsi rédigée : « mentionné au premier alinéa de l'article L. 141-3. » ;</p>	
<p>.....</p>		<p>2° ter (nouveau) Supprimé</p>	
<p>Titre III : Exploitation des véhicules de tourisme</p>	<p>3° Le chapitre unique du titre III du livre II est abrogé.</p>	<p>3° Alinéa sans modification</p>	
<p>Chapitre unique : Exploitation de voitures de tourisme avec chauffeur.</p>			
<p>Art. L. 231-1. – Le présent chapitre s'applique aux entreprises qui mettent à la disposition de leur clientèle des voitures de tourisme avec chauffeur, suivant des conditions fixées à l'avance entre les parties.</p>			
<p>Art. L. 231-2. – Les entreprises mentionnées à l'article L. 231-1 doivent disposer d'une ou plusieurs voitures répondant à des conditions techniques et de confort, ainsi que d'un ou plusieurs chauffeurs titulaires</p>			

Dispositions en vigueur —	Texte de la proposition de loi —	Texte adopté par l'Assemblée nationale —	Texte de la commission —
<p>du permis B et justifiant de conditions d'aptitude professionnelle définies par décret.</p>			
<p>Elles sont immatriculées sur le registre mentionné au b de l'article L. 141-3 et elles déclarent sur ce même registre les voitures qu'elles utilisent.</p>			
<p>Art. L. 231-3. – Les voitures de tourisme avec chauffeur ne peuvent pas être louées à la place.</p>			
<p>Elles ne peuvent prendre en charge un client que si leur conducteur peut justifier d'une réservation préalable.</p>			
<p>Elles ne peuvent ni stationner, ni circuler sur la voie publique en quête de clients.</p>			
<p>Elles ne peuvent stationner à l'abord des gares et aéroports, dans le respect des règles du code de la route ou des règlements édictés par l'autorité compétente, que si leur conducteur peut justifier de la réservation préalable mentionnée au deuxième alinéa.</p>			
<p>Sous la même condition de réservation préalable mentionnée au deuxième alinéa, elles ne peuvent stationner à l'abord des gares et des aéroports ou, le cas échéant, dans l'enceinte de celles-ci au-delà d'une durée précédant la prise en charge de leur clientèle. La durée de ce stationnement est fixée par décret.</p>			
<p>Art. L. 231-4. – L'exercice de l'activité de chauffeur de voiture de tourisme est subordonné à la</p>			

Dispositions en vigueur —	Texte de la proposition de loi —	Texte adopté par l'Assemblée nationale —	Texte de la commission —
<p>délivrance d'une carte professionnelle par l'autorité administrative</p> <p>Art. L. 231-5. – En cas de violation par un chauffeur de voiture de tourisme de la réglementation applicable à la profession, l'autorité administrative peut lui donner un avertissement ou procéder au retrait, temporaire ou définitif, de sa carte professionnelle.</p> <p>Art. L. 231-6. – I. – Le fait de contrevenir à l'article L. 231-3 est puni d'un an d'emprisonnement et d'une amende de 15 000 €.</p> <p>II. – Les personnes physiques reconnues coupables de l'infraction prévue au I encourent également les peines complémentaires suivantes :</p> <p>1° La suspension, pour une durée de cinq ans au plus, du permis de conduire ;</p> <p>2° L'immobilisation, pour une durée d'un an au plus, du véhicule qui a servi à commettre l'infraction ;</p> <p>3° La confiscation du véhicule qui a servi à commettre l'infraction.</p> <p>III. – Les personnes morales déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues à l'article 121-2 du code pénal, de l'infraction prévue au I du présent article encourent, outre l'amende, suivant les modalités prévues à l'article 131-38 du même code, les peines prévues aux 8° et 9° de l'article 131-39 dudit code.</p> <p>Art. L. 231-7. – Les conditions d'application du</p>			

Dispositions en vigueur —	Texte de la proposition de loi —	Texte adopté par l'Assemblée nationale —	Texte de la commission —
<p>présent chapitre sont fixées par décret en Conseil d'Etat.</p> <p>Titre IV : Dispositions particulières à certaines collectivités d'outre-mer</p> <p>Chapitre 2 : Dispositions relatives à Saint-Pierre-et-Miquelon</p> <p>Art. L. 242-1. – Ne sont pas applicables à Saint-Pierre-et-Miquelon :</p> <p>– aux articles L. 211-18, L. 211-19 et L. 211-20, les mots : " ou d'un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ; "</p> <p>– les articles L. 231-1 à L. 231-7.</p>		<p>4° (nouveau) Le dernier alinéa de l'article L. 242-1 est supprimé.</p>	
<p>Code des transports</p> <p>Troisième partie : Transport routier</p> <p>Livre I^{er} : Le transport routier de personnes</p> <p>Titre II : Les transports publics particuliers</p> <p>Chapitre II : Les voitures de petite remise</p>	<p>Article 7</p> <p>Le code des transports est ainsi modifié :</p>	<p>Article 7</p> <p>Alinéa sans modification</p>	<p>Article 7</p> <p>Sans modification</p>
<p>Art. L. 3122-1. – Les voitures de petite remise sont des véhicules automobiles comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum, mis, à titre onéreux, avec un conducteur, à la disposition des personnes qui en font la demande pour assurer leur transport et celui de leurs bagages.</p> <p>Les dispositions</p>	<p>1° Le dernier alinéa de</p>	<p>1° Supprimé</p>	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
applicables aux voitures de tourisme avec chauffeur sont fixées par les articles L. 231-1 à L. 231-4 du code du tourisme.	<p>l'article L. 3122-1 est supprimé ;</p> <p>2° Le chapitre IV du titre II du livre I^{er} de la troisième partie est ainsi rédigé :</p> <p>« Chapitre IV</p> <p>« Voitures de transport avec chauffeur</p> <p>« Art. L. 3124. – Le présent chapitre s'applique aux entreprises qui mettent à la disposition de leur clientèle des voitures de transport avec chauffeur, suivant des conditions fixées à l'avance entre les parties. Ces entreprises sont soit des exploitants de voitures de transport avec chauffeur, soit des intermédiaires qui mettent en relation des exploitants et des clients.</p> <p>« Les modalités d'application du présent chapitre sont définies par décret en Conseil d'État.</p> <p>« Section 1</p> <p>« Dispositions communes aux exploitants et aux intermédiaires</p> <p>« Art. L. 3124-1. – Les conditions mentionnées à l'article L. 3124 incluent le prix total de la prestation qui est déterminé lors de la réservation mentionnée au 1° du II de l'article L. 3120-1. Toutefois, s'il est calculé uniquement en fonction de la durée de la</p>	<p>2° Le chapitre II du titre II du livre I^{er} de la troisième partie est ainsi rédigé :</p> <p>« Chapitre II</p> <p>Alinéa sans modification</p> <p>« Art. L. 3122-1 à L. 3122-4. – (Supprimés)</p> <p>« Art. L. 3122-5. – Le présent chapitre s'applique aux entreprises qui mettent à la disposition de leur clientèle une ou plusieurs voitures de transport avec chauffeur, dans des conditions fixées à l'avance entre les parties. Ces entreprises sont soit des exploitants de voitures de transport avec chauffeur, soit des intermédiaires qui mettent en relation des exploitants et des clients.</p> <p>Alinéa sans modification</p> <p>Alinéa sans modification</p> <p>Alinéa sans modification</p> <p>« Art. L. 3122-6. – Les conditions mentionnées à l'article L. 3122-5 incluent le prix total de la prestation, qui est déterminé lors de la réservation préalable mentionnée au 1° du II de l'article L. 3120-2. Toutefois, s'il est calculé uniquement en fonction de la durée de la</p>	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
	<p>prestation, le prix peut être, en tout ou partie, déterminé après la réalisation de cette prestation, dans le respect de l'article L. 113-3-1 du code de la consommation.</p>	<p>prestation, le prix peut être, en tout ou partie, déterminé après la réalisation de cette prestation, dans le respect de l'article L. 113-3-1 du code de la consommation. Lorsque le prix est calculé uniquement en fonction de la durée de la prestation, ses modalités de calcul sont fixées par décret. Ce décret fixe notamment la durée minimale de la prestation.</p>	
	<p>« Section 2</p>	<p>Alinéa sans modification</p>	
	<p>« Dispositions relatives aux exploitants</p>	<p>Alinéa sans modification</p>	
	<p>« Art. L. 3124-2. – Les exploitants mentionnés à l'article L. 3124 sont inscrits sur un registre dont les modalités de gestion sont définies par voie réglementaire. L'inscription à ce registre est effectuée dès que le dossier d'inscription est complet et qu'il en résulte que l'entreprise remplit les conditions qui lui sont applicables en vertu de l'article L. 3124-3.</p>	<p>« Art. L. 3122-7. – Les exploitants mentionnés à l'article L. 3122-5 sont inscrits sur un registre régional dont les modalités de gestion sont définies par voie réglementaire. L'inscription sur ce registre est effectuée dès que le dossier d'inscription est complet et qu'il en résulte que l'exploitant remplit les conditions prévues à l'article L. 3122-8.</p>	
	<p>« Cette inscription est renouvelable tous les trois ans. Elle donne lieu à une mise à jour régulière des informations du dossier d'inscription.</p>	<p>« Le registre mentionné au premier alinéa du présent article est public.</p>	
	<p>« Cette inscription est renouvelable tous les trois ans. Elle donne lieu à une mise à jour régulière des informations du dossier d'inscription.</p>	<p>« Cette inscription est renouvelable tous les cinq ans. Elle donne lieu à une mise à jour régulière des informations du dossier d'inscription.</p>	
	<p>« L'inscription est subordonnée au paiement préalable, auprès du gestionnaire du registre mentionné au premier alinéa, de frais fixés par décret. Ces frais sont recouverts par le gestionnaire du registre. Leur paiement intervient au moment du dépôt de la</p>	<p>« L'inscription est subordonnée au paiement préalable, auprès du gestionnaire du registre mentionné au premier alinéa du présent article, de frais dont le montant est fixé par décret. Ces frais sont recouverts par le gestionnaire du registre. Leur paiement</p>	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
	<p>demande ou de la demande de renouvellement. Le produit résultant du paiement des frais est exclusivement affecté au financement de la tenue des registres.</p>	<p>intervient au moment du dépôt de la demande ou de la demande de renouvellement. Le produit résultant du paiement des frais est exclusivement affecté au financement de la gestion des registres.</p>	
	<p>« Les modalités d'application du présent d'article, notamment le contenu du dossier d'inscription, sont définies par voie réglementaire.</p>	<p>« Les modalités d'application du présent article, notamment le contenu du dossier d'inscription, sont définies par voie réglementaire.</p>	
	<p>« Art. L. 3124-3. – Les exploitants disposent d'une ou plusieurs voitures de transport avec chauffeur répondant à des conditions techniques et de confort, ainsi que d'un ou plusieurs conducteurs répondants aux exigences de l'article L. 3124-7.</p>	<p>« Art. L. 3122-8. – Les exploitants disposent d'une ou de plusieurs voitures de transport avec chauffeur répondant à des conditions techniques et de confort définies par voie réglementaire et emploient un ou plusieurs conducteurs répondant aux conditions prévues à l'article L. 3122-12.</p>	
	<p>« Ils justifient de capacités financières définies par voie réglementaire.</p>	<p>« Ils justifient de capacités financières définies par le décret en Conseil d'État mentionné à l'article L. 3122-5.</p>	
	<p>« Section 3</p>	<p>Alinéa sans modification</p>	
	<p>« Dispositions relatives aux intermédiaires</p>	<p>Alinéa sans modification</p>	
	<p>« Art. L. 3124-4. – Lorsqu'un intermédiaire mentionné à l'article L. 3124 fournit pour la première fois des services en France, il en informe préalablement le gestionnaire du registre mentionné à l'article L. 3124-3 par une déclaration écrite, comprenant notamment les informations relatives à son assurance responsabilité civile professionnelle.</p>	<p>« Art. L. 3122-9. – Lorsqu'un intermédiaire mentionné à l'article L. 3122-5 fournit pour la première fois des prestations en France, il en informe préalablement le gestionnaire du registre mentionné à l'article L. 3122-7 par une déclaration écrite, comprenant notamment les informations relatives à son assurance responsabilité civile professionnelle.</p>	
	<p>« Cette déclaration est</p>	<p>« Cette déclaration est</p>	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
	<p>réitérée en cas de changement matériel dans les éléments de la déclaration et doit être renouvelée chaque année si le prestataire envisage d'exercer cette activité au cours de l'année concernée.</p>	<p>renouvelée chaque année si le prestataire envisage d'exercer cette activité au cours de l'année concernée et lorsqu'un changement intervient dans les éléments de la déclaration.</p>	
	<p>« Art. L. 3124-5. – Les intermédiaires mentionnés à l'article L. 3124 s'assurent annuellement que les exploitants qu'ils mettent en relation avec des clients disposent des documents suivants, en cours de validité :</p>	<p>« Art. L. 3122-10. – Les intermédiaires mentionnés à l'article L. 3122-5 s'assurent annuellement que les exploitants qu'ils mettent en relation avec des clients disposent des documents suivants, en cours de validité :</p>	
	<p>« – le certificat d'inscription sur le registre mentionné à l'article L. 3124-2 ;</p>	<p>« 1° Le certificat d'inscription sur le registre mentionné à l'article L. 3122-7 ;</p>	
	<p>« – les cartes professionnelles du ou des conducteurs ;</p>	<p>« 2° Les cartes professionnelles du ou des conducteurs ;</p>	
	<p>« – un justificatif de l'assurance responsabilité civile professionnelle.</p>	<p>« 3° Un justificatif de l'assurance responsabilité civile professionnelle de l'exploitant.</p>	
	<p>« Section 4</p>	<p>Alinéa sans modification</p>	
	<p>« Dispositions relatives au conducteur</p>	<p>Alinéa sans modification</p>	
	<p>« Art. L. 3124-6. – Peuvent seuls exercer l'activité de conducteur de voitures de transport avec chauffeur les personnes qui justifient de conditions d'aptitudes professionnelles définies par décret.</p>	<p>« Art. L. 3122-11. – Peuvent seules exercer l'activité de conducteur de voitures de transport avec chauffeur les personnes qui justifient de conditions d'aptitude professionnelle définies par décret.</p>	
	<p>« Art. L. 3124-7. – L'exercice de l'activité de conducteur de voiture de transport est subordonné à la délivrance d'une carte professionnelle par l'autorité administrative et est incompatible avec l'exercice de l'activité de conducteur de</p>	<p>« Art. L. 3122-12. – L'exercice de l'activité de conducteur de voiture de transport est subordonné à la délivrance d'une carte professionnelle par l'autorité administrative et est incompatible avec l'exercice de l'activité de conducteur de</p>	

Dispositions en vigueur —	Texte de la proposition de loi —	Texte adopté par l'Assemblée nationale —	Texte de la commission —
Chapitre IV : Sanctions administratives et sanctions pénales	taxi. » 3° Le chapitre IV du titre II du livre I ^{er} de la troisième partie, intitulé « Sanctions administratives et sanctions pénales », devient un chapitre V intitulé : « Chapitre V : Sanctions administratives et sanctions pénales ».	taxi. « Art. L. 3122-13 (nouveau). – Dès l'achèvement de la prestation commandée au moyen d'une réservation préalable, le conducteur d'une voiture de transport avec chauffeur dans l'exercice de ses missions est tenu de retourner au lieu d'établissement de l'exploitant de cette voiture ou dans un lieu, hors de la chaussée, où le stationnement est autorisé. » ; 3° Supprimé	
Section 1 : Dispositions relatives aux taxis Sous-section 1 : Sanctions administratives	4° Les articles L. 3124-1 à L. 3124-11 deviennent respectivement les articles L. 3125-1 à L. 3125-11.	4° Supprimé	
Art. L. 3124-1. – Lorsque l'autorisation de stationnement n'est pas exploitée de façon effective ou continue, ou en cas de violation grave ou répétée par son titulaire du contenu de cette autorisation ou de la réglementation applicable à la profession, l'autorité administrative compétente pour la délivrer peut donner un avertissement au titulaire de cette autorisation de stationnement ou procéder à son retrait temporaire ou définitif. Art. L. 3124-2. – En cas de violation par un conducteur de taxi de la réglementation applicable à la profession, l'autorité			

Dispositions en vigueur —	Texte de la proposition de loi —	Texte adopté par l'Assemblée nationale —	Texte de la commission —
<p>administrative peut lui donner un avertissement ou procéder au retrait temporaire ou définitif de sa carte professionnelle.</p>			
<p>Art. L. 3124-3. – Les modalités d'application de la présente section sont fixées par décret en Conseil d'Etat.</p>			
<p>Sous-section 2 : Sanctions pénales</p>			
<p>Art. L. 3124-4. – I. – Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende le fait d'effectuer à la demande et à titre onéreux le transport particulier de personnes et de bagages sans être titulaire d'une autorisation de stationnement sur la voie publique en attente de clientèle, ou d'exercer l'activité de conducteur de taxi sans être titulaire de la carte professionnelle en cours de validité.</p>			
<p>II. – Les personnes physiques coupables de l'infraction prévue par le présent article encourent également les peines complémentaires suivantes :</p>			
<p>1° La suspension, pour une durée de cinq ans au plus, du permis de conduire ;</p>			
<p>2° L'immobilisation, pour une durée d'un an au plus, du véhicule qui a servi à commettre l'infraction ;</p>			
<p>3° La confiscation du véhicule qui a servi à commettre l'infraction.</p>			
<p>Art. L. 3124-5. – Les personnes morales déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues par l'article 121-2 du code</p>			

Dispositions en vigueur —	Texte de la proposition de loi —	Texte adopté par l'Assemblée nationale —	Texte de la commission —
<p>pénal, de l'infraction définie par le I de l'article L. 3124-4 encourent, outre l'amende, suivant les modalités prévues par l'article 131-38 du code pénal, les peines prévues par les 8° et 9° de l'article 131-39 du même code.</p>			
<p>Section 2 : Dispositions relatives aux voitures de petite remise</p>			
<p>Sous-section 1 : Sanctions administrative</p>			
<p>Art. L. 3124-6. – En cas de non-respect des dispositions de l'article L. 3122-3, l'autorité administrative peut suspendre l'autorisation d'exploiter une voiture de petite remise pour une durée qui ne peut excéder six mois.</p>			
<p>Elle peut aussi ordonner la mise en fourrière, aux frais de son propriétaire, de toute voiture de petite remise irrégulièrement exploitée jusqu'à décision de la juridiction saisie.</p>			
<p>Art. L. 3124-7. – Les conditions d'application de la présente section sont précisées par décret en Conseil d'Etat.</p>			
<p>Sous-section 2 : Sanctions pénales</p>			
<p>Art. L. 3124-8. – Est puni de 4 500 € d'amende le fait d'exploiter une voiture de petite remise sans autorisation ou malgré la suspension de cette autorisation.</p>			
<p>En cas de récidive, le tribunal peut en outre ordonner la confiscation du véhicule ayant servi à commettre l'infraction.</p>			

Dispositions en vigueur —	Texte de la proposition de loi —	Texte adopté par l'Assemblée nationale —	Texte de la commission —
<p>Section 3 : Dispositions relatives aux véhicules motorisés à deux ou trois roues</p> <p>Art. L. 3124-9. – I. – Le fait de contrevenir aux dispositions de l'article L. 3123-2 est puni d'un an d'emprisonnement et d'une amende de 15 000 €.</p> <p>II. – Les personnes physiques coupables de l'infraction prévue au présent article encourent également les peines complémentaires suivantes :</p> <p>1° La suspension, pour une durée de cinq ans au plus, du permis de conduire ;</p> <p>2° L'immobilisation, pour une durée d'un an au plus, du véhicule qui a servi à commettre l'infraction ;</p> <p>3° La confiscation du véhicule qui a servi à commettre l'infraction.</p> <p>Art. L. 3124-10. – Les personnes morales déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues par l'article 121-2 du code pénal, de l'infraction définie à l'article L. 3124-9 encourent, outre l'amende, suivant les modalités prévues par l'article 131-38 du code pénal, les peines prévues par les 8° et 9° de l'article 131-39 du même code.</p> <p>Art. L. 3124-11. – En cas de violation par un conducteur de véhicule motorisé à deux ou trois roues pour le transport de personnes à titre onéreux de la réglementation applicable à la profession, l'autorité administrative peut lui donner un avertissement ou procéder</p>			

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>au retrait, temporaire ou définitif, de sa carte professionnelle.</p>	<p align="center">Article 8</p> <p>Le livre I^{er} de la troisième partie du code des transports est ainsi modifié :</p>	<p align="center">Article 8</p> <p align="center">Alinéa sans modification</p>	<p align="center">Article 8</p> <p align="center">Sans modification</p>
<p>Titre I^{er} : Les transports publics collectifs</p> <p>Chapitre II : Exécution des services occasionnels</p>	<p>1° L'article L. 3112-1 est ainsi rédigé :</p> <p>« Art. L. 3112-1. – Les services occasionnels, lorsqu'ils sont exécutés avec des véhicules de moins de dix places, sont soumis aux dispositions de l'article L. 3120-1, à l'exception de son I et de l'article L. 3120-2.</p> <p>« Toutefois, l'article L. 3120-2 n'est pas applicable aux services organisés par une autorité organisatrice de transport. »</p>	<p>1° L'article L. 3112-1 est ainsi rétabli :</p> <p>« Art. L. 3112-1. – Les services occasionnels, lorsqu'ils sont exécutés avec des véhicules de moins de dix places, sont soumis aux II et III de l'article L. 3120-2 et à l'article L. 3120-3.</p> <p>« Toutefois le même article L. 3120-3 n'est pas applicable aux services organisés par une autorité organisatrice de transport. » ;</p>	
<p>Chapitre IV : Sanctions administratives et sanctions pénales</p> <p>Section 3 : Sanctions pénales</p>	<p>2° La section 3 du chapitre IV du titre I^{er} est complétée par un article L. 3114-4 ainsi rédigé :</p> <p>« Art. L. 3114-4. – L'article L. 3124-5, à l'exception des sanctions prévues pour les manquements au I de l'article L. 3120-1, est applicable aux services occasionnels, lorsqu'ils sont exécutés avec des véhicules de moins de dix places. »</p>	<p>2° Alinéa sans modification</p> <p>« Art. L. 3114-4. – I. – Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende le fait, pour un conducteur de véhicule de moins de dix places exécutant des services occasionnels, de contrevenir au 1° du II de l'article L. 3120-2.</p> <p>« II (nouveau). – Les personnes physiques reconnues coupables de l'infraction mentionnée au I</p>	

Dispositions en vigueur —	Texte de la proposition de loi —	Texte adopté par l'Assemblée nationale —	Texte de la commission —
		<p>du présent article encourent également les peines complémentaires suivantes :</p> <p>« 1° La suspension, pour une durée maximale de cinq ans, du permis de conduire ;</p> <p>« 2° L'immobilisation, pour une durée maximale d'un an, du véhicule qui a servi à commettre l'infraction ;</p> <p>« 3° La confiscation du véhicule qui a servi à commettre l'infraction.</p> <p>« III (nouveau). – Les personnes morales déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues à l'article 121-2 du code pénal, de l'infraction prévue au I du présent article encourent, outre l'amende suivant les modalités prévues à l'article 131-38 du même code, les peines prévues aux 8° et 9° de l'article 131-39 dudit code. » ;</p>	
<p>Titre II : Les transports publics particuliers</p>	<p>3° Avant le chapitre I^{er} du titre II, il est inséré un chapitre préliminaire ainsi rédigé :</p> <p>« Chapitre préliminaire</p> <p>« Dispositions générales</p> <p>« Art. L. 3120. – Le présent titre est applicable aux prestations de transports routiers de personnes effectuées à titre onéreux avec des véhicules de moins de dix places, à l'exclusion des transports publics collectifs mentionnés au titre I et des transports privés routier de personnes mentionnés au titre III.</p>	<p>3° Au début du titre II, il est ajouté un chapitre préliminaire ainsi rédigé :</p> <p>Alinéa sans modification</p> <p>Alinéa sans modification</p> <p>« Art. L. 3120-1. – Le présent titre est applicable aux prestations de transport routier de personnes effectuées à titre onéreux avec des véhicules de moins de dix places, à l'exclusion des transports publics collectifs mentionnés au titre I^{er} de la présente partie et du transport privé routier de personnes mentionné au titre III.</p>	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
—	<p>« Art. L. 3120-1. – I. – Les véhicules qui effectuent les prestations mentionnées à l'article L. 3120 ne peuvent pas être loués à la place.</p> <p>« II. – À moins de justifier de l'autorisation de stationnement mentionnée à l'article L. 3121-1, le conducteur d'un véhicule mentionné au I ne peut :</p> <p>« 1° Prendre en charge un client sur la voie ouverte à la circulation publique sauf s'il justifie d'une réservation préalable ;</p> <p>« 2° S'arrêter, stationner ou circuler sur la voie ouverte à la circulation publique en quête de clients ;</p> <p>« 3° S'arrêter ou stationner sur la voie ouverte à la circulation publique, dans l'enceinte des gares ou des aéroports, au-delà d'une durée, fixée par décret, précédant la prise en charge de leur clientèle.</p> <p>« III. – Sont également interdits :</p> <p>« 1° Le fait d'informer, avant la réservation mentionnée au 1° du II un client, quels que soient les moyens utilisés, de la localisation et de la disponibilité, immédiate ou prochaine, d'un véhicule mentionné au I quand il est situé sur la voie ouverte à la circulation publique sans que son propriétaire ou exploitant soit titulaire d'une</p>	<p>« Art. L. 3120-2. – I. – Les véhicules qui effectuent les prestations mentionnées à l'article L. 3120-1 ne peuvent pas être loués à la place.</p> <p>« II. – À moins de justifier de l'autorisation de stationnement mentionnée à l'article L. 3121-1, le conducteur d'un véhicule mentionné au I du présent article ne peut :</p> <p>« 1° Sans modification</p> <p>« 2° Sans modification</p> <p>« 3° S'arrêter ou stationner sur la voie ouverte à la circulation publique, à l'abords des gares et des aéroports ou, le cas échéant, dans l'enceinte de celles-ci, au delà d'une durée, fixée par décret, précédant la prise en charge de clients.</p> <p>« III. – Sont interdits aux personnes réalisant des prestations mentionnées à l'article L. 3120-1 et aux intermédiaires auxquels elles ont recours :</p> <p>« 1° Le fait d'informer un client, avant la réservation mentionnée au 1° du II du présent article, quel que soit le moyen utilisé, à la fois de la localisation et de la disponibilité, immédiate ou prochaine, d'un véhicule mentionné au I quand il est situé sur la voie ouverte à la circulation publique sans que son propriétaire ou son exploitant soit titulaire d'une</p>	—

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
—	autorisation de stationnement mentionnée à l'article L. 3121-1 ;	autorisation de stationnement mentionnée à l'article L. 3121-1 ;	—
	« 2° Le démarchage d'un client en vue de sa prise en charge effectuée dans les conditions mentionnées au 1° du II ;	« 2° Le démarchage d'un client en vue de sa prise en charge dans les conditions mentionnées au 1° du II du présent article ;	
	« 3° Le fait de proposer à la vente ou de promouvoir une offre de prise en charge effectuée dans les conditions mentionnées au 1° du II.	« 3° Le fait de proposer à la vente ou de promouvoir une offre de prise en charge effectuée dans les conditions mentionnées au même 1°.	
	« Art L. 3120-2. – Toute personne qui se livre ou apporte son concours, aux opérations consistant en l'organisation ou la vente d'une prestation mentionnée à l'article L. 3120 est responsable de plein droit à l'égard de l'acheteur de la bonne exécution des obligations résultant du contrat, que ce contrat ait été conclu à distance ou non et que ces obligations soient à exécuter par elle-même ou par d'autres prestataires de services, sans préjudice de son droit de recours contre ceux-ci.	« Art L. 3120-3. – Toute personne qui se livre ou apporte son concours à l'organisation ou à la vente d'une prestation mentionnée à l'article L. 3120-1 est responsable de plein droit, à l'égard du client, de la bonne exécution des obligations résultant du contrat, que ce contrat ait été conclu à distance ou non et que ces obligations soient à exécuter par elle-même ou par d'autres prestataires de services, sans préjudice de son droit de recours contre ceux-ci.	
	« Toutefois, elle peut s'exonérer de tout ou partie de sa responsabilité en apportant la preuve que l'inexécution ou la mauvaise exécution du contrat est imputable soit à l'acheteur, soit au fait, imprévisible et insurmontable, d'un tiers étranger à la fourniture des prestations prévues au contrat, soit à un cas de force majeure.	« Toutefois, la personne mentionnée au premier alinéa du présent article peut s'exonérer de tout ou partie de sa responsabilité en apportant la preuve que l'inexécution ou la mauvaise exécution du contrat est imputable soit au client, soit au fait imprévisible et insurmontable d'un tiers étranger à la fourniture de la prestation prévue au contrat, soit à un cas de force majeure.	
	« Art. L. 3120-3. – Les personnes qui fournissent une prestation mentionnée à l'article L. 3120 et celles qui	« Art. L. 3120-4. – Les personnes qui fournissent des prestations mentionnées à l'article L. 3120-1 et celles	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>Chapitre I^{er} : Les taxis</p> <p>Section 4 : Exécution du service</p> <p>Art. L. 3121-11. – En attente de clientèle, les taxis sont tenus de stationner dans leur commune de rattachement ou dans une commune faisant partie d'un service commun de taxis comprenant leur commune de rattachement. Ils peuvent également stationner dans les communes où ils ont fait l'objet d'une réservation préalable dont les conducteurs doivent apporter la preuve en cas de contrôle. Munis d'une réservation préalable, ils ne peuvent stationner à l'abord des gares et des aéroports ou, le cas échéant, dans l'enceinte de celles-ci, lorsqu'elles ne sont pas situées dans leur commune de rattachement ou dans une commune faisant partie d'un service commun comprenant leur commune de rattachement, au-delà d'une durée précédant la prise en charge de leur clientèle. La durée de ce stationnement est fixée par décret.</p>	<p>4^o L'article L. 3121-11 est ainsi rédigé :</p> <p>« Art. L. 3121-11. – L'autorisation de stationnement visée à l'article L. 3121-1 permet aux conducteurs de taxis d'arrêter leur véhicule, de le stationner ou de le faire circuler sur la voie ouverte à la circulation publique en quête de clientèle, dans leur commune de rattachement ou dans une commune faisant partie d'un service commun de taxis comprenant leur commune de rattachement ou encore dans le ressort de l'autorisation de stationnement délivrée dans les conditions prévues à l'article L. 3642-2 du code général des collectivités territoriales ou à l'article L. 5211-9-2 du même code. »</p>	<p>qui les mettent en relation avec des clients, directement ou indirectement, doivent pouvoir justifier à tout moment de l'existence d'un contrat d'assurance couvrant leur responsabilité civile professionnelle.</p> <p>« Art. L. 3120-5 (nouveau). – Les prestations de transport mentionnées à l'article L. 3120-1 peuvent être effectuées avec des véhicules électriques ou hybrides, par dérogation aux caractéristiques techniques imposées par voie réglementaire en application du présent titre. » ;</p> <p>4^o Alinéa sans modification</p> <p>« Art. L. 3121-11. – L'autorisation de stationnement mentionnée à l'article L. 3121-1 du présent code permet aux conducteurs de taxis d'arrêter leur véhicule, de le stationner ou de le faire circuler sur la voie ouverte à la circulation publique en quête de clientèle dans leur commune de rattachement, dans une commune faisant partie d'un service commun de taxis comprenant leur commune de rattachement ou dans le ressort de l'autorisation de stationnement délivrée dans les conditions prévues à l'article L. 3642-2 du code général des collectivités territoriales ou à l'article L. 5211-9-2 du même code. En dehors du ressort de l'autorisation de stationnement, les conducteurs de taxis sont soumis à l'article L. 3120-2 du présent code, notamment s'agissant de la prise en charge de la clientèle sur la</p>	

Dispositions en vigueur —	Texte de la proposition de loi —	Texte adopté par l'Assemblée nationale —	Texte de la commission —
Chapitre III : Les véhicules motorisés à deux ou trois roues	5° L'article L. 3123-2 est supprimé.	voie ouverte à la circulation publique sous réserve de justification d'une réservation préalable. » ; 5° L'article L. 3123-2 est abrogé ;	
<p>Art. L. 3123-2. – Les véhicules affectés à l'activité mentionnée à l'article L. 3123-1 ne peuvent ni stationner, ni circuler sur la voie publique en quête de clients.</p>			
<p>Ils ne peuvent prendre en charge un client que si leur conducteur peut justifier d'une réservation préalable.</p>			
<p>Ils ne peuvent stationner à l'abord des gares et aéroports, dans le respect des règles du code de la route ou des règlements édictés par l'autorité compétente, que si leur conducteur peut justifier d'une réservation préalable.</p>			
<p>Sous la même condition de réservation préalable, ils ne peuvent stationner à l'abord des gares et des aéroports ou, le cas échéant, dans l'enceinte de celles-ci au-delà d'une durée précédant la prise en charge de leur clientèle. La durée de ce stationnement est fixée par décret.</p>			
Chapitre II : Les voitures de petite remise			
<p>Art. L. 3122-3 Les voitures de petite remise ne peuvent ni stationner, ni circuler sur la voie publique en quête de clients, ni porter de signe distinctif de caractère commercial, concernant leur activité de petite remise, visible de l'extérieur</p>	6° À l'article L. 3122-3, les mots : « ne peuvent ni stationner, ni circuler sur la voie publique en quête de clients, ni » sont remplacés par les mots : « ne peuvent pas ».	6° À l'article L. 3122-3, les mots : « ni stationner, ni circuler sur la voie publique en quête de clients, ni » sont remplacés par le mot : « pas ».	

Dispositions en vigueur —	Texte de la proposition de loi —	Texte adopté par l'Assemblée nationale —	Texte de la commission —
Chapitre IV : Sanctions administratives et sanctions pénales	<p align="center">Article 9</p> <p>Au chapitre IV du titre II du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports, est insérée une section 4 ainsi rédigée :</p> <p align="center">« Section 4</p> <p align="center">« Dispositions relatives aux voitures de transport avec chauffeur</p> <p align="center">« Sous-section 1</p> <p align="center">« Sanctions administratives</p> <p align="center">« Art. L. 3125-12. – En cas de violation par un conducteur de voiture de transport de la réglementation applicable à la profession, l'autorité administrative peut lui donner un avertissement ou procéder au retrait, temporaire ou définitif, de sa carte professionnelle.</p> <p align="center">« Sous-section 2</p> <p align="center">« Sanctions pénales</p> <p align="center">« Art. L. 3125-13. – I. – Est puni d'un an d'emprisonnement et d'une amende de 15 000 € le fait de contrevenir aux dispositions des articles L. 3124-2 et L. 3124-4.</p> <p align="center">« II. – Les personnes physiques reconnues coupables de l'infraction prévue au I encourent</p>	<p align="center">Article 9</p> <p>La section 2 du chapitre IV du titre II du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports est ainsi rédigée :</p> <p align="center">« Section 2</p> <p align="center">Alinéa sans modification</p> <p align="center">Alinéa sans modification</p> <p align="center">Alinéa sans modification</p> <p align="center">« Art. L. 3124-6 à L. 3124-8 (Supprimés)</p> <p align="center">« <i>Art. L. 3124-8-1.</i> – En cas de violation, par un conducteur de voitures de transport, de la réglementation applicable à la profession, l'autorité administrative peut lui donner un avertissement ou procéder au retrait, temporaire ou définitif, de sa carte professionnelle.</p> <p align="center">Alinéa sans modification</p> <p align="center">Alinéa sans modification</p> <p align="center">« Art. L. 3124-8-2. – I. – Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende le fait de contrevenir aux articles L. 3122-7 et L. 3122-9.</p> <p align="center">« II. – Alinéa sans modification</p>	<p align="center">Article 9</p> <p align="center">Sans modification</p>

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

Dispositions en vigueur —	Texte de la proposition de loi —	Texte adopté par l'Assemblée nationale —	Texte de la commission —
l'activité de conducteur de taxi sans être titulaire de la carte professionnelle en cours de validité.			
Section 3 : Dispositions relatives aux véhicules motorisés à deux ou trois roues			
Art. L. 3124-9. – I. – Le fait de contrevenir aux dispositions de l'article L. 3123-2 est puni d'un an d'emprisonnement et d'une amende de 15 000 €.	II. – Les articles L. 3124-9 et L. 3124-10 du code des transports sont supprimés.	II. – Les articles L. 3124-9 et L. 3124-10 du code des transports sont abrogés.	
II. – Les personnes physiques coupables de l'infraction prévue au présent article encourent également les peines complémentaires suivantes :			
1° La suspension, pour une durée de cinq ans au plus, du permis de conduire ;			
2° L'immobilisation, pour une durée d'un an au plus, du véhicule qui a servi à commettre l'infraction ;			
3° La confiscation du véhicule qui a servi à commettre l'infraction.			
Art. L. 3124-10. – Les personnes morales déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues par l'article 121-2 du code pénal, de l'infraction définie à l'article L. 3124-9 encourent, outre l'amende, suivant les modalités prévues par l'article 131-38 du code pénal, les peines prévues par les 8° et 9° de l'article 131-39 du même code.			
	III. – Au chapitre IV du titre II du livre I ^{er} de la troisième partie du code des transports, est insérée une	III. – Le chapitre IV du titre II du livre I ^{er} de la troisième partie du code des transports est complété par	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
—	<p>section 5 ainsi rédigée :</p> <p>« Section 5</p> <p>« Dispositions communes</p> <p>« Art. L. 3125-14. – I. – Est puni d'un an d'emprisonnement et d'une amende de 15 000 € le fait de contrevenir aux dispositions du I et du 1° du II de l'article L. 3120-1.</p> <p>« II. – Les personnes physiques reconnues coupables de l'infraction prévue au I encourent également les peines complémentaires suivantes :</p> <p>« 1° La suspension, pour une durée de cinq ans au plus, du permis de conduire ;</p> <p>« 2° L'immobilisation, pour une durée d'un an au plus, du véhicule qui a servi à commettre l'infraction ;</p> <p>« 3° La confiscation du véhicule qui a servi à commettre l'infraction.</p> <p>« III. – Les personnes morales déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues à l'article 121-2 du code pénal, de l'infraction prévue au I du présent article, encourent, outre l'amende suivant les modalités prévues à l'article 131-38 du même code, les peines prévues aux 8° et 9° de l'article 131-39 dudit code.</p> <p>« Art. L. 3125-15. – Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 300 000 € d'amende le fait</p>	<p>une section 4 ainsi rédigée :</p> <p>« Section 4</p> <p>Sans modification</p> <p>« Art. L. 3124-12. – I. – Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende le fait de contrevenir au I et au 1° du II de l'article L. 3120-2.</p> <p>« II. – Les personnes physiques reconnues coupables de l'infraction prévue au I du présent article encourent également les peines complémentaires suivantes :</p> <p>« 1° La suspension, pour une durée maximale de cinq ans, du permis de conduire ;</p> <p>« 2° L'immobilisation, pour une durée maximale d'un an, du véhicule qui a servi à commettre l'infraction ;</p> <p>« 3° Sans modification</p> <p>« III. – Sans modification</p> <p>« Art. L. 3124-13. – Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 300 000 € d'amende le fait</p>	—

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
—	<p>d'organiser un système de mise en relation de clients avec des personnes qui se livrent aux activités mentionnées à l'article L. 3120 sans être ni des entreprises de transports routiers pouvant effectuer les services occasionnels mentionnés au chapitre II du titre I^{er} du présent livre, ni des taxis, voitures de petites remises, véhicules motorisés à deux ou trois roues ou voitures de transport avec chauffeur au sens du présent titre.</p>	<p>d'organiser un système de mise en relation de clients avec des personnes qui se livrent aux activités mentionnées à l'article L. 3120-1 sans être ni des entreprises de transport routier pouvant effectuer les services occasionnels mentionnés au chapitre II du titre I^{er} du présent livre, ni des taxis, des véhicules motorisés à deux ou trois roues ou des voitures de transport avec chauffeur au sens du présent titre.</p>	—
	<p>« Les personnes morales déclarées pénalement responsables du délit prévu au présent article encourent, outre l'amende suivant les modalités prévues à l'article 131-38 du code pénal, les peines prévues aux 2^o à 9^o de l'article 131-39 du même code. L'interdiction mentionnée au 2^o 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^o à 7^o dudit article ne peuvent être prononcées que pour une durée de cinq ans au plus. »</p>	<p>« Les personnes morales déclarées responsables pénalement du délit prévu au présent article encourent, outre l'amende suivant les modalités prévues à l'article 131-38 du code pénal, les peines prévues aux 2^o à 9^o de l'article 131-39 du même code. L'interdiction mentionnée au 2^o 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^o à 7^o dudit article ne peuvent être prononcées que pour une durée maximale de cinq ans. »</p>	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p align="center">Code de commerce</p> <p>Livre I^{er} : Information des consommateurs et formation des contrats.</p> <p>Titre IV : Pouvoirs des agents et actions juridictionnelles</p> <p>Chapitre I^{er} : Dispositions particulières relatives aux pouvoirs des agents et aux actions juridictionnelles</p> <p>Art. L. 141-1. – I. – Sont recherchés et constatés, dans les conditions fixées par les articles L. 450-1, L. 450-3 à L. 450-4, L. 450-7 et L. 450-8 du code de commerce, les infractions ou manquements aux dispositions suivantes du présent code :</p> <p>.....</p>	<p align="center">Article 11</p> <p>Après le 8° du III de l'article L. 141-1 du code de la consommation, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :</p> <p>« 8° bis Des articles L. 3121-11-2 et L. 3124-1 du code des transports ; »</p>	<p align="center">Article 11</p> <p>Après le 8° du III de l'article L. 141-1 du code de la consommation, il est inséré un 8° bis ainsi rédigé :</p> <p align="center">Article 11 bis (nouveau)</p> <p>L'article L. 3123-1 du code des transports est ainsi modifié :</p>	<p align="center">Article 11</p> <p align="center">Sans modification</p> <p align="center">Article 11 bis</p> <p align="center">Sans modification</p>
<p align="center">Code des transports</p> <p>Troisième partie : Transport routier</p> <p>Livre I^{er} : Le transport routier de personnes</p> <p>Titre II : Les transports publics particuliers</p> <p>Chapitre III : Les véhicules motorisés à deux ou trois roues</p> <p>Art. L. 3123-1. – Les entreprises qui mettent à la disposition de leur clientèle, pour assurer leur transport ainsi que celui de leurs bagages, des motocyclettes ou des tricycles à moteur conduits par le propriétaire ou son préposé, suivant des conditions fixées à l'avance</p>			

Dispositions en vigueur —	Texte de la proposition de loi —	Texte adopté par l'Assemblée nationale —	Texte de la commission —
<p>entre les parties, doivent disposer, dans des conditions fixées par voie réglementaire, de chauffeurs qualifiés et de véhicules adaptés.</p>		<p>1° À la fin, les mots : « réglementaire, de chauffeurs qualifiés et de véhicules adaptés. » sont remplacés par le mot : « réglementaire : » ;</p>	
		<p>2° Sont ajoutés des 1° à 4° ainsi rédigés :</p>	
		<p>« 1° De chauffeurs titulaires d'un certificat de capacité professionnelle ou, après stage d'adaptation ou épreuve d'aptitude, de chauffeurs, ressortissants d'un État membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen qui sont titulaires d'un certificat de capacité professionnelle délivré par l'autorité compétente d'un de ces États où un tel certificat est exigé ou qui peuvent faire état de l'exercice de la profession dans un de ces États où un tel certificat n'est pas exigé pendant une durée minimale variable selon les titres de formation qu'ils détiennent ;</p>	
		<p>« 2° D'un ou plusieurs véhicules adaptés répondant à des conditions techniques et de confort et sur lesquels doit être apposée une signalétique visible ;</p>	
		<p>« 3° De chauffeurs titulaires, depuis au moins trois ans, de la catégorie du permis de conduire autorisant la conduite des véhicules prévus au premier alinéa ;</p>	
		<p>« 4° D'un contrat d'assurance couvrant leur responsabilité civile en matière de véhicule et de transport de personnes. »</p>	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p align="center">Code des transports</p> <p align="center">Troisième partie : Transport routier</p> <p align="center">Livre V : Dispositions relatives à l'outre mer</p> <p align="center">Titre V : Saint-Pierre-et-Miquelon</p> <p align="center">Chapitre unique</p> <p>Article L3551-1. – Les articles L. 3113-2 et L. 3113-3, le chapitre V du titre I^{er} du livre I^{er} de la présente partie, l'article L. 3115-6, le second alinéa de l'article L. 3122-1 et les articles L. 3211-2 et L. 3211-3 ne s'appliquent pas à Saint-Pierre-et-Miquelon.</p>	<p align="center">Article 12</p> <p>I. – Les articles L. 3121-11-1, L. 3124-2 et L. 3124-4 du code des transports entrent en vigueur à une date fixée par voie réglementaire qui ne peut être postérieure au 1^{er} janvier 2015.</p> <p>II. – Les articles L. 141-2, L. 141-3 et le deuxième alinéa de l'article L. 231-2 du code du tourisme sont maintenus en vigueur dans leur rédaction jusqu'à l'entrée en vigueur de l'article L. 3124-2 du code des transports.</p> <p>III. – Les exploitants commercialisant leurs services avant la date d'entrée en vigueur de l'article L. 3124-2 effectuent la mise à jour prévue au deuxième alinéa de cet article dans un</p>	<p align="center">Article 11 ter (nouveau)</p> <p>À l'article L. 3551-1 du code des transports, les références : « du livre I^{er} de la présente partie, l'article L. 3115-6, le second alinéa de l'article L. 3122-1 » sont remplacées par les références : « , le chapitre II et la section 2 du chapitre IV du titre II du livre I^{er} de la présente partie ».</p> <p align="center">Article 12</p> <p>I. – Les articles L. 3121-11-1, L. 3122-7, L. 3122-9 et L. 3122-10 du code des transports entrent en vigueur à une date fixée par voie réglementaire, qui ne peut être postérieure au 1^{er} janvier 2015.</p> <p>II – Les 1^o à 2^o bis, le 3^o, en tant qu'il concerne le second alinéa de l'article L. 231-2 du code du tourisme, et le 4^o de l'article 6 de la présente loi entrent en vigueur à la date mentionnée au I du présent article.</p> <p>III. – Les exploitants de voitures de transport avec chauffeur commercialisant leurs services avant la date d'entrée en vigueur de l'article L. 3122-7 du code des transports effectuent la</p>	<p align="center">Article 11 ter</p> <p align="center">Sans modification</p> <p align="center">Article 12</p> <p align="center">Sans modification</p>

Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

Texte adopté par l'Assemblée nationale

Texte de la commission

délai de six mois après cette date. Ils justifient de la capacité financière prévue au deuxième alinéa de l'article L. 3124-3 à cette même date.

IV. – Les intermédiaires commercialisant leurs services avant la date d'entrée en vigueur de l'article L. 3124-4 effectuent la déclaration prévue par cet article dans un délai de trois mois après la parution des décrets.

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

mise à jour prévue au troisième alinéa de ce même article dans un délai de six mois à compter de cette date. Ils justifient, à cette même date, des capacités financières prévues au second alinéa de l'article L. 3122-8 du même code.

IV. – Les intermédiaires fournissant leurs services avant la date d'entrée en vigueur de l'article L. 3122-9 du code des transports effectuent la déclaration prévue à ce même article dans un délai de trois mois à compter de la date mentionnée au I du présent article.

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

VI (nouveau). – Les autorisations d'exploiter des voitures de petite remise régulièrement exploitées à la date de publication de la présente loi demeurent, jusqu'à leur terme, régies par le chapitre II et la section 2 du chapitre IV du titre II du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports et par le 26^o de l'article 9 de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports, dans leur rédaction antérieure à la présente loi.

VII (nouveau). – L'article L. 3124-13 du code des transports n'est pas applicable aux personnes qui organisent un système de mise en relation des clients avec des exploitants de voitures de petite remise, disposant d'une autorisation, régulièrement exploitées à la date de

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale	Texte de la commission
<p>Ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports</p>	<p>Article 13</p>	<p>publication de la présente loi.</p> <p>VIII (nouveau). – L'article 3 de la présente loi entre en vigueur au 1^{er} janvier 2017.</p>	<p>Article 12 bis</p>
<p>Art. 9. – L'abrogation des dispositions mentionnées à l'article 7 ne prendra effet qu'à compter de la publication des dispositions réglementaires du code des transports pour ce qui concerne les articles, parties d'articles ou alinéas suivants :</p>	<p>La charge pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.</p>	<p>Article 12 bis (nouveau)</p> <p>Le 26° de l'article 9 de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 précitée est abrogé.</p>	<p>Sans modification</p>
<p>26° Dans la loi n° 77-6 du 3 janvier 1977 relative à l'exploitation des voitures dites de « petite remise » :</p>			
<p>a) A l'article 2, les mots : « par le préfet » et « du maire ou » ;</p>			
<p>b) A l'article 4, les mots : « Le préfet » et « Il » ;</p>			
		<p>Article 13</p>	<p>Article 13</p>
		<p>Supprimé</p>	<p>Suppression maintenue</p>