

SÉNAT

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2013-2014

COMPTE RENDU INTÉGRAL

Séance du mercredi 23 juillet 2014

(15^e jour de séance de la session)



www.senat.fr



7771051 408307

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE MME CHRISTIANE DEMONTÈS

Secrétaires :

MM. Marc Daunis, François Fortassin.

1. **Procès-verbal** (p. 6722)
2. **Communication relative à une commission mixte paritaire** (p. 6722)
3. **Candidature à un organisme extraparlémenaire** (p. 6722)
4. **Égalité réelle entre les femmes et les hommes.** – Adoption des conclusions d'une commission mixte paritaire (p. 6722)

Discussion générale : Mmes Virginie Klès, rapporteur pour le Sénat de la commission mixte paritaire ; Mme Najat Vallaud-Belkacem, ministre des droits des femmes, de la ville, de la jeunesse et des sports.

Mme Esther Benbassa, M. André Reichardt, Mmes Muguette Dini, Cécile Cukierman, Anne-Marie Escoffier, Michelle Meunier.

Clôture de la discussion générale.

Texte élaboré par la commission mixte paritaire (p. 6734)

Vote sur l'ensemble (p. 6746)

Mme Nathalie Goulet, M. Jean-Pierre Sueur, président de la commission des lois.

Adoption définitive, par scrutin public, du projet de loi.

Mme Najat Vallaud-Belkacem, ministre.

5. **Nomination d'un membre d'un organisme extraparlémenaire** (p. 6747)
Suspension et reprise de la séance (p. 6747)
6. **Sécurisation des transactions du quartier central de Gerland à Lyon.** – Adoption définitive en procédure accélérée d'une proposition de loi dans le texte de la commission (p. 6747)
Discussion générale : Mmes Sylvia Pinel, ministre du logement et de l'égalité des territoires ; Isabelle Lajoux, rapporteur de la commission des lois.
MM. André Reichardt, Vincent Capo-Canellas, Mme Cécile Cukierman, MM. Jacques Mézard, Gérard Collomb.
Clôture de la discussion générale.
Adoption définitive de l'article unique de la proposition de loi dans le texte de la commission.

Suspension et reprise de la séance (p. 6753)

7. **Taxis et voitures de transport avec chauffeur.** – Adoption en procédure accélérée d'une proposition de loi dans le texte de la commission modifié (p. 6753)

Discussion générale : Mme Carole Delga, secrétaire d'État chargée du commerce, de l'artisanat, de la consommation et de l'économie sociale et solidaire ; Jean-Jacques Filleul, rapporteur de la commission du développement durable.

MM. Pierre Charon, Vincent Capo-Canellas, Mmes Laurence Cohen, Anne-Marie Escoffier, MM. Jean Desessard, Michel Teston, Charles Revet.

Mme Carole Delga, secrétaire d'État.

Clôture de la discussion générale.

Articles 1^{er} et 1^{er} *bis*. – Adoption (p. 6766)

Article additionnel après l'article 1^{er} *bis* (p. 6767)

Amendement n° 6 rectifié de M. Vincent Capo-Canellas. – MM. Vincent Capo-Canellas, le rapporteur, Mme Carole Delga, secrétaire d'État. – Retrait.

Article 1^{er} *ter* (p. 6768)

Amendement n° 22 rectifié de M. Vincent Capo-Canellas. – MM. Vincent Capo-Canellas, le rapporteur, Mme Carole Delga, secrétaire d'État, MM. Jacques Mézard, Daniel Raoul. – Adoption de l'amendement n° 22 rectifié rédigeant l'article.

Article 2. – Adoption (p. 6769)

Article 3 (p. 6769)

Amendement n° 15 de Mme Laurence Cohen. – Mme Laurence Cohen, M. le rapporteur, Mme Carole Delga, secrétaire d'État, M. Jean Desessard. – Rejet.

Adoption de l'article.

Article 4 (p. 6771)

M. Yves Pozzo di Borgo.

Adoption de l'article.

Articles 5 et 6. – Adoption (p. 6772)

Article 7 (p. 6773)

Amendement n° 16 de Mme Laurence Cohen. – Mme Laurence Cohen.

Amendement n° 10 rectifié de M. Vincent Capo-Canellas. – M. Vincent Capo-Canellas.

Amendement n° 13 rectifié *bis* de Mme Anne-Marie Escoffier. – Mme Anne-Marie Escoffier.

M. le rapporteur.

PRÉSIDENCE DE MME BARIZA KHIARI

Mmes Carole Delga, secrétaire d'État; Anne-Marie Escoffier. – Rejet des amendements n° 16 et 10 rectifié; adoption de l'amendement n° 13 rectifié *bis*.

Amendements identiques n° 9 rectifié de M. Vincent Capo-Canellas et 18 de M. Charles Revet. – MM. Vincent Capo-Canellas, Charles Revet, le rapporteur, Mme Carole Delga, secrétaire d'État. – Rejet des deux amendements.

Amendement n° 1 rectifié de M. Yves Pozzo di Borgo. – MM. Yves Pozzo di Borgo, le rapporteur, Mme Carole Delga, secrétaire d'État. – Retrait.

Amendement n° 14 rectifié *ter* de Mme Anne-Marie Escoffier. – MM. Jacques Mézard, le rapporteur, Mme Carole Delga, secrétaire d'État; MM. Vincent Capo-Canellas, Jean Desessard, Alain Richard. – Rejet.

Amendements identiques n° 7 rectifié de M. Vincent Capo-Canellas, 12 rectifié *bis* de M. Philippe Esnol et 17 de M. Charles Revet. – MM. Vincent Capo-Canellas, Jacques Mézard, Charles Revet.

Amendement n° 8 rectifié de M. Vincent Capo-Canellas. – M. Vincent Capo-Canellas.

M. le rapporteur, Mme Carole Delga, secrétaire d'État. – Demande de priorité, accepté par le Gouvernement, de l'amendement n° 8 rectifié.

Mmes Carole Delga, secrétaire d'État; Laurence Cohen, MM. Jean Desessard, Charles Revet, Vincent Capo-Canellas. – Adoption, après une demande de priorité, de l'amendement n° 8 rectifié, les amendements nos 7 rectifié, 12 rectifié bis et 17 devenant sans objet.

Adoption de l'article modifié.

Article 8 (p. 6782)

Amendements identiques n° 11 rectifié de M. Vincent Capo-Canellas et 19 rectifié de M. Charles Revet. – MM. Vincent Capo-Canellas, Charles Revet.

Amendement n° 20 de M. Charles Revet. – M. Charles Revet.

M. le rapporteur, Mme Carole Delga, secrétaire d'État; MM. Jean Desessard, Yves Pozzo di Borgo, Vincent Capo-Canellas. – Adoption des deux amendements identiques n° 11 rectifié et 19 rectifié; l'amendement n° 20 devenant sans objet.

Amendement n° 2 rectifié de M. Vincent Capo-Canellas. – M. Vincent Capo-Canellas.

Amendement n° 5 rectifié de M. Vincent Capo-Canellas. – M. Vincent Capo-Canellas.

Amendement n° 3 rectifié de M. Vincent Capo-Canellas. – M. Vincent Capo-Canellas.

Amendements identiques n° 4 rectifié de M. Vincent Capo-Canellas et 21 de M. Charles Revet. – MM. Vincent Capo-Canellas, Charles Revet.

M. le rapporteur, Mme Carole Delga, secrétaire d'État; MM. Vincent Capo-Canellas, Yves Pozzo di Borgo. – Retrait de l'amendement n° 2 rectifié; rejet des amendements n° 5 rectifié et 3 rectifié; adoption des amendements identiques n° 4 rectifié et 21.

Amendement n° 23 du Gouvernement. – Mme Carole Delga, secrétaire d'État; M. le rapporteur. – Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Articles 9 à 11 *ter*, 12 et 12 *bis*. – Adoption (p. 6787)

Article 13 (*suppression maintenue*) (p. 6789)

Vote sur l'ensemble (p. 6789)

MM. Charles Revet, Michel Teston, Vincent Capo-Canellas, Jean Desessard, Yves Pozzo di Borgo, Mmes Laurence Cohen, Anne-Marie Escoffier.

Adoption de la proposition de loi dans le texte de la commission, modifié.

Mme Carole Delga, secrétaire d'État; M. le rapporteur.

8. Ordre du jour (p. 6791)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENCE DE MME CHRISTIANE DEMONTÈS

vice-présidente

Secrétaires :
M. Marc Daunis,
M. François Fortassin.

Mme la présidente. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à quatorze heures trente.)

1

PROCÈS-VERBAL

Mme la présidente. Le compte rendu analytique de la précédente séance a été distribué.

Il n'y a pas d'observation?...

Le procès-verbal est adopté sous les réserves d'usage.

2

COMMUNICATION RELATIVE À UNE COMMISSION MIXTE PARITAIRE

Mme la présidente. J'informe le Sénat que la commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt est parvenue à l'adoption d'un texte commun.

3

CANDIDATURE À UN ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE

Mme la présidente. Je rappelle que M. le Premier ministre a demandé au Sénat de bien vouloir procéder à la désignation d'un sénateur appelé à siéger au sein de la commission de surveillance de la Caisse des dépôts et consignations.

La commission des finances a fait connaître qu'elle propose la candidature de M. Vincent Delahaye pour siéger au sein de cet organisme.

Cette candidature a été publiée et sera ratifiée, conformément à l'article 9 du règlement, s'il n'y a pas d'opposition à l'expiration du délai d'une heure.

4

ÉGALITÉ RÉELLE ENTRE LES FEMMES ET LES HOMMES

Adoption des conclusions d'une commission mixte paritaire

Mme la présidente. L'ordre du jour appelle l'examen des conclusions de la commission mixte paritaire chargée d'élaborer un texte sur les dispositions restant en discussion du projet de loi pour l'égalité réelle entre les femmes et les hommes (texte de la commission n° 761, rapport n° 760).

Dans la discussion générale, la parole est à Mme la rapporteur.

Mme Virginie Klès, rapporteur pour le Sénat de la commission mixte paritaire. Madame la présidente, madame la ministre, monsieur le président de la commission des lois, mesdames les sénatrices, monsieur le sénateur, je pense que vous ne m'en voudrez pas si je commence par un bref exposé historique. Sans remonter jusqu'à la Préhistoire, mais tout de même jusqu'au milieu du XVI^e siècle, dans le désordre et sans entrer dans le détail, j'émaillerai mon propos d'anecdotes ou de faits qui me semblent particulièrement importants ou, en tout cas, éclairants par rapport au texte élaboré par la commission mixte paritaire que nous examinons aujourd'hui.

Je commencerai par l'évocation de l'ordonnance du 21 avril 1944, maintes fois citée, donnant le droit de vote aux femmes. On oublie souvent que cette ordonnance accordait également le droit de vote aux militaires qui, à l'époque, étaient considérés, à l'instar des femmes, comme n'ayant pas suffisamment d'esprit critique pour avoir le droit de voter. (Sourires.)

Depuis, de l'eau a coulé sous les ponts. Dans les années soixante, les manuels scolaires florissaient. Je me propose de vous lire quelques extraits de l'un d'eux, publié en 1960, choisi pas tout à fait au hasard, et portant sur l'économie domestique pour les femmes. Ces extraits me paraissent intéressants pour mesurer l'évolution entre 1944 et 1960.

« Faites en sorte que le souper soit prêt.

« Préparez les choses à l'avance, le soir précédent s'il le faut, afin qu'un délicieux repas l'attende à son retour du travail. C'est une façon de lui faire savoir que vous avez pensé à lui et vous souciez de ses besoins. La plupart des hommes ont faim lorsqu'ils rentrent à la maison et la perspective d'un bon repas (particulièrement leur plat favori) fait partie de la nécessaire chaleur d'un accueil.

« Soyez prête.

« Prenez quinze minutes pour vous reposer afin d'être détendue lorsqu'il rentre. Retouchez votre maquillage, mettez un ruban dans vos cheveux et soyez fraîche et avenante. Il a passé la journée en compagnie de gens

surchargés de soucis et de travail. Soyez enjouée et un peu plus intéressante que ces derniers. Sa dure journée a besoin d'être égayée et c'est un de vos devoirs de faire en sorte qu'elle le soit.

« Pendant les mois les plus froids de l'année.

« Il vous faudra préparer et allumer le feu dans la cheminée, auprès duquel il puisse se détendre. Votre mari aura le sentiment d'avoir atteint un havre de repos et d'ordre et cela vous rendra également heureuse. En définitive, veiller à son confort vous procurera une immense satisfaction personnelle.

« Réduisez tous les bruits au minimum.

« Au moment de son arrivée, éliminez tout bruit de machine à laver, séchoir à linge ou aspirateur. Essayez d'encourager les enfants à être calmes. Soyez heureuse de le voir. Accueillez-le avec un chaleureux sourire et montrez de la sincérité dans votre désir de lui plaire.

« Écoutez-le.

« Il se peut que vous ayez une douzaine de choses importantes à lui dire, mais son arrivée à la maison n'est pas le moment opportun. Laissez-le parler d'abord, souvenez-vous que ses sujets de conversation sont plus importants que les vôtres. Faites en sorte que la soirée lui appartienne.

« Ne vous plaignez jamais s'il rentre tard à la maison ou sort pour dîner ou pour aller dans d'autres lieux de divertissement sans vous. Au contraire, essayez de faire en sorte que votre foyer soit un havre de paix, d'ordre et de tranquillité où votre mari puisse détendre son corps et son esprit.

« Ne l'accueillez pas avec vos plaintes et vos problèmes.

« Ne vous plaignez pas s'il est en retard à la maison pour le souper ou même s'il reste dehors toute la nuit. Considérez cela comme mineur, comparé à ce qu'il a pu endurer pendant la journée. Installez-le confortablement. Proposez-lui de se détendre dans une chaise confortable ou d'aller s'étendre dans la chambre à coucher. Préparez-lui une boisson fraîche ou chaude. Arrangez l'oreiller et proposez-lui d'enlever ses souliers. Parlez d'une voix douce, apaisante et plaisante. Ne lui posez pas de questions sur ce qu'il a fait et ne remettez jamais en cause son jugement ou son intégrité. Souvenez-vous qu'il est le maître du foyer et qu'en tant que tel, il exercera toujours sa volonté avec justice et honnêteté.

« Lorsqu'il a fini de souper, débarrassez la table et faites rapidement la vaisselle.

« Si votre mari se propose de vous aider, déclinez son offre, car il risquerait de se sentir obligé de la répéter par la suite et après une longue journée de labeur, il n'a nul besoin de travail supplémentaire.

« Bien que l'hygiène féminine soit d'une grande importance, votre mari fatigué ne saurait faire la queue devant la salle de bain comme il aurait à le faire pour prendre son train. Cependant, assurez-vous d'être à votre meilleur avantage en allant vous coucher. Essayez d'avoir une apparence qui soit avenante sans être aguicheuse. Si vous devez vous appliquer de la crème pour le visage ou mettre des bigoudis, attendez son sommeil, car cela pourrait le choquer de s'endormir sur un tel spectacle. »

Je vous passe peut-être les détails sur : « Si votre mari vous suggère l'accouplement. » Vous retrouverez aisément ce texte sur internet. À moins que vous ne souhaitiez connaître la suite!

Plusieurs sénatrices et Mme Najat Vallaud-Belkacem, ministre. Oui! (*Sourires.*)

Mme Virginie Klès, rapporteur. Alors, je poursuis : « Acceptez alors avec humilité tout en gardant à l'esprit que le plaisir d'un homme est plus important que celui d'une femme ; lorsqu'il atteint l'orgasme, un petit gémissement de votre part l'encouragera et sera tout à fait suffisant pour indiquer toute forme de plaisir que vous ayez pu avoir.

« Vous pouvez alors remonter le réveil afin d'être debout peu de temps avant lui le matin. Cela vous permettra de tenir sa tasse de thé du matin à sa disposition lorsqu'il se réveillera. »

L'année 1960 n'est pas si lointaine que cela ! Je suis née peu de temps après et je pense que des manuels scolaires de ce type ont continué à circuler pendant les quelques années qui ont suivi.

M. André Dulait. C'était très bien ! (*Sourires.*)

Mme Virginie Klès, rapporteur. Je pensais bien recueillir quelque approbation masculine dans l'assemblée !

M. Claude Dilain. Pas de toute l'assemblée !

Mme Virginie Klès, rapporteur. Depuis, malgré tout, les choses ont un peu évolué, et l'on s'interroge aujourd'hui notamment sur le rôle de la première dame. Notez que l'on ne s'est encore jamais interrogé sur le rôle d'un éventuel premier monsieur...

Mais y a-t-il vraiment un rôle à tenir pour une première dame ou un premier monsieur en France, sachant que la loi n'y fait explicitement mention que pour les courriers des détenus qui, lorsqu'ils sont adressés à l'épouse du Président de la République, ne peuvent être ouverts ? C'est la seule référence, dans notre arsenal de textes, à l'époux ou à l'épouse du Président de la République.

Nous sommes en 2014, mais il n'est pas rare que des jeunes femmes choisissent un plan de carrière moins intéressant qui ne les oblige pas, par exemple, à déménager tous les deux ou trois ans pour que leurs maris n'aient pas à les suivre. J'ai encore eu le cas, très récemment, dans mon entourage.

Heureusement, je pourrais également citer des exemples ou des anecdotes qui attestent du contraire. Voilà déjà une vingtaine ou une trentaine d'années, j'ai rencontré une femme praticien hospitalier dont le mari, moniteur d'auto-école, avait pris, à la stupéfaction générale, un congé parental pour garder leurs trois enfants. Je vous laisserai leurs coordonnées, madame la ministre, si vous vouliez leur montrer votre nouvelle loi !

Je connais aussi des administrateurs du Sénat qui font quelquefois des allers et retours entre leur lieu de travail et leur domicile pour garder leurs enfants tout en se débrouillant pour faire leur travail en temps et en heure, quitte à déborder sur leurs congés ou sur la nuit. Donc, malgré tout, on avance !

Et que dire des « princes conjoints », du mari ou du conjoint de madame ! À cet égard, j'ai récemment entendu parler de l'époux d'une préfète, à qui il a gentiment été proposé de suivre une formation destinée aux épouses de préfets.

Mme Anne-Marie Escoffier. Mon mari a connu cela.

Mme Virginie Klès, rapporteur. Le programme était extrêmement intéressant – apprendre à réaliser des plans de table, à recevoir, connaître les règles du protocole, etc. –, mais à aucun moment il n'était envisagé que la personne en question puisse travailler ! Quoi qu'il en soit, c'est aujourd'hui un

traitement qui est réservé aussi bien aux époux qu'aux épouses, ce que nous pouvons considérer comme un pas en avant ! Après tout, après l'égalité « réelle », ce sera peut-être l'égalité « supérieure » de demain...

Au milieu du XVI^e siècle, Montaigne, très en avance sur son temps – il aurait sans doute été heureux d'être présent aujourd'hui –, écrivait : « Les femmes ont raison de se rebeller contre les lois parce que nous les avons faites sans elles. » Heureusement, quelques hommes nous ont rejoints depuis le début de la séance ; sinon, je vous aurais dit : ne faisons pas non plus les lois sans les hommes, ou alors considérons qu'ils nous font tellement confiance que nous pouvons les faire sans eux et élaborer malgré tout un très beau texte !

J'en viens plus sérieusement aux conclusions de la commission mixte paritaire, qui a abouti à un texte commun. Il restait une trentaine d'articles en discussion, en plus de l'intitulé du projet de loi.

Sur un certain nombre d'articles, les différences, que je ne vais pas détailler, entre nos deux assemblées, étaient essentiellement de forme ou portaient sur des questions de dates ou de références juridiques. Ne restaient, après ces ultimes modifications rédactionnelles, que dix-huit points nécessitant une discussion de fond et sur lesquels nous sommes parvenus à un accord.

À l'article 2 *bis* B, relatif à l'opportunité de permettre aux futurs pères de bénéficier de trois autorisations d'absence pour se rendre aux examens prénataux de leur compagne, nous nous sommes ralliés à la position de l'Assemblée nationale. Si nous ne sommes pas totalement convaincus que cette mesure permettra à tous les pères de s'investir très en amont dans la venue d'un enfant dans le foyer, elle permettra en tout cas à certains d'entre eux de le faire plus facilement. Il s'agit donc d'une bonne mesure, et c'est pourquoi le Sénat s'est rallié à la position de l'Assemblée nationale.

L'article 2 *bis* D, qui fixe à la Banque publique d'investissement un objectif d'encouragement de l'entrepreneuriat féminin, ne posait aucun problème de fond. Nous sommes simplement convenus d'une modification rédactionnelle afin de simplifier les mesures proposées.

Nous avons beaucoup discuté, en commission des lois, de l'article visant à remplacer l'expression « bon père de famille » par le terme « raisonnable ». Le Sénat avait préféré ceux de « prudent et diligent », sur la proposition de notre collègue Esther Benbassa. Nous nous sommes finalement ralliés à la position de l'Assemblée nationale, qui préférait le terme « raisonnable », suffisamment parlant et juridiquement éprouvé.

S'agissant de la question du versement de la pension alimentaire, nos collègues députés tenaient beaucoup à ce que la notion de virement bancaire apparaisse dans le texte de loi. Selon eux, il arrive régulièrement qu'après une séparation, l'ex-conjoint se montre récalcitrant à verser de façon régulière la pension alimentaire et prenne un malin plaisir à faire en sorte que son ex-épouse ou son ex-compagne la lui réclame plusieurs fois pour l'obtenir.

Or le virement bancaire, déjà autorisé de fait sans être explicitement cité dans la législation, n'était, semble-t-il, pas suffisamment utilisé par les juges qui fixent les conventions. Devant l'insistance de nos collègues, nous avons introduit le terme « virement bancaire » dans la loi. Nous avons

toutefois tenu à ajouter « ou tout ordre de paiement », dans la mesure où tout le monde ne dispose pas d'un compte bancaire.

En effet, au moment de la séparation, les comptes ne sont pas toujours disjoints ou une personne peut se trouver en situation d'interdit bancaire et, donc, dans l'impossibilité de recevoir un virement bancaire. L'objectif de nos collègues de l'Assemblée nationale est ainsi atteint – on pensera peut-être plus souvent au virement bancaire –, tout en laissant au juge la possibilité de recourir à d'autres modes de paiement.

Nous nous sommes également ralliés à la version de l'Assemblée nationale pour les procédures de récusation en matière de procédure disciplinaire universitaire. Ce point ne posait pas de souci majeur.

À l'article 17, le désaccord entre nos deux assemblées portait sur l'ajout, par un amendement de Mme Tasca, d'une disposition relative à la diffusion sur internet d'images de violences aux personnes.

Si nous nous sommes rendus aux arguments de nos collègues députés, je voudrais néanmoins attirer l'attention du Gouvernement sur ce sujet important. Dans son amendement, Mme Tasca visait les images violentes captées par les adolescents avec leurs téléphones portables. Les jeunes sont malheureusement de plus en plus incités à filmer le moindre événement quelque peu inhabituel dont ils peuvent être témoins pour le diffuser sur internet. Cela ne vise pas les cas où ce genre de scènes est volontairement montré sur internet – je pense notamment au harcèlement.

Un tel comportement n'est pas excusable et ne peut être encouragé. En proposant de faire bloquer par les fournisseurs d'accès à internet les sites concernés, l'objectif de Mme Tasca était d'envoyer un signal aux jeunes, qui sont coutumiers du fait, et d'affirmer très clairement qu'il s'agit d'une pratique interdite et dangereuse.

Or nos collègues de l'Assemblée nationale nous ont fait remarquer, à juste titre, que les fournisseurs d'accès à internet n'ont pas les moyens juridiques de vérifier la réalité des images en question. Une scène de violence peut être feinte ou simulée, n'être qu'une comédie ou une farce, certes de mauvais goût, mais une farce tout de même.

Dans la mesure où la responsabilité pénale des fournisseurs d'accès à internet peut être engagée en cas de blocage d'un site, nous nous sommes rendus aux arguments de nos collègues députés et avons accepté de supprimer cette disposition.

Reste qu'une articulation est à trouver entre la responsabilité des fournisseurs d'accès à internet en cas de diffusion de telles images, les moyens mis à leur disposition pour vérifier l'origine des images et le blocage des sites concernés. Est-ce à eux d'agir ou à l'autorité judiciaire ? En l'état du débat, je l'ignore. Je crois savoir que des amendements en ce sens ont été déposés à l'Assemblée nationale dans le cadre de l'examen du projet de loi sur le terrorisme. Il s'agit d'un enjeu d'éducation, même si nous reconnaissons que ce n'était sans doute pas le bon texte ni le bon moment pour l'aborder.

S'agissant de l'utilisation du nom de famille dans les relations des usagers avec l'administration, les règles existent déjà ; je ne vais pas en retracer l'histoire. Elles sont cependant peu connues, mal connues, méconnues, voire parfois foulées aux pieds. Laissez-moi vous faire encore part d'une anecdote : une personne m'a raconté

qu'à l'occasion d'un renouvellement de chéquier, le nom de son épouse avait tout simplement disparu et que les chèques ne portaient plus que son nom à lui !

Ces dispositions étant manifestement méconnues, les réécrire clairement dans la loi n'est pas une mauvaise chose, même si, initialement, nous n'y étions pas favorables. Je reçois encore des papiers de la sécurité sociale au nom de mon ex-mari, alors même que je n'ai jamais utilisé son nom dans la vie courante. Sans doute faut-il réaffirmer les choses...

Sur l'objectif de parité pour les membres de l'Institut et de chacune des académies, le Sénat s'est rallié, là aussi, à la position de l'Assemblée nationale.

En revanche, les députés ont suivi notre position sur un certain nombre d'autres points, et notamment sur l'article 18 *bis*, qui posait un objectif de parité à la tête des exécutifs locaux. Autrement dit, si le maire était un homme, le premier adjoint devait être une femme, et vice-versa.

Selon nous, cette disposition posait un problème de constitutionnalité, car ces deux élections ne doivent, *a priori*, pas être liées. Or à partir du moment où le sexe du premier adjoint ou du premier vice-président était dépendant du résultat de la première élection, le principe d'égalité totale des candidatures était rompu. La mort dans l'âme, nos collègues députés se sont donc ralliés à notre position !

Toujours en matière d'élection, nous ne comprenions pas pour quelle raison la date d'entrée en vigueur des dispositions clarifiant les règles de remplacement des conseillers communautaires était fixée au 1^{er} janvier 2015, alors qu'il s'agit d'une mesure très attendue sur le terrain. Nous avons simplifié quelque peu les choses pour faire en sorte qu'une femme puisse parfois remplacer un homme parmi les conseillers communautaires démissionnaires, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Là encore, l'Assemblée nationale s'est ralliée à nos arguments.

Concernant l'instauration de la parité dans les conseils d'administration des établissements publics locaux, nous y sommes tous favorables sur le principe et sur le fond. Toutefois, dans la pratique, cela est aujourd'hui impossible. Ces conseils d'administration, ce sont, par exemple, ceux des caisses des écoles, des centres communaux et intercommunaux d'action sociale, des collèges et des lycées.

Or instaurer la parité « de force » dans ces établissements ne serait pas forcément possible pour les toutes petites communes, dont les conseils municipaux eux-mêmes ne sont pas paritaires. De plus, les instances de nomination à ces postes ne sont pas identiques. Il n'est donc pas possible, aujourd'hui, d'avancer de manière brutale sur ce sujet.

À l'article 20 *ter*, nos collègues de l'Assemblée nationale souhaitent instaurer un principe de nullité des nominations aux emplois d'encadrement de la fonction publique intervenues en violation de l'obligation de parité. Là encore, sur le principe, nous avons envie de suivre les députés. Toutefois, cette disposition risquait de poser d'énormes problèmes constitutionnels.

Si l'Assemblée nationale n'a pas tenu compte de ces arguments, elle a, en revanche, pris conscience des problèmes concrets et pratiques qui risquaient de se poser et notamment d'un effet domino : certaines personnes risquaient de devoir revenir à un traitement inférieur pour des raisons leur échappant totalement, les nullités de nomination n'intervenant

qu'une fois par an. Face à ces difficultés, les députés ont accepté de se rallier à notre position, à l'exception des cas où l'obligation de parité ne posait aucun souci.

Nous sommes parvenus à un compromis sur l'article 23, très technique : le Gouvernement pourra légiférer par ordonnance pour instaurer la parité au sein des autorités administratives indépendantes et des autorités publiques indépendantes, autorité par autorité. En revanche, une disposition balai est maintenue pour l'ensemble des instances consultatives collégiales. Cela nous permettra également d'avancer sur le sujet.

Mme la présidente. Veuillez conclure, madame la rapporteur.

Mme Virginie Klès, rapporteur. J'en ai presque terminé, madame la présidente.

S'agissant de l'article 7 et de l'ordonnance de protection, un désaccord subsistait entre nos deux assemblées sur la possibilité pour les femmes victimes de violences et protégées par une ordonnance de protection de dissimuler leur domicile en élisant domicile chez une personne morale qualifiée, autrement dit dans une association.

Nous avons, au Sénat, des réticences sur le sujet. Ces femmes ayant déjà la possibilité de dissimuler leur domicile, nous craignons que cette disposition ne les place davantage en danger en les mettant de nouveau en évidence. Toutefois, nos collègues de l'Assemblée nationale estiment que cette solution permettra d'avancer sur le sujet. Dans la mesure où il ne s'agit que d'une possibilité et non d'une obligation, nous nous sommes ralliés à leur position.

Nous avons fait de même concernant l'obligation de parité dans les conseils d'administration ou de surveillance des sociétés anonymes cotées en l'avançant à 2017 au lieu de 2020 et en l'étendant, pour les non cotées, aux entreprises de 250 à 499 salariés.

Reste le titre... J'ai fait allusion au début de mon propos à une égalité « supérieure » au lieu d'une égalité « réelle ». Nos collègues de l'Assemblée nationale tenaient à faire figurer le terme « réelle » dans l'intitulé afin de bien souligner que les choses allaient enfin bouger, progresser. Nous, au Sénat, nous tenions plutôt à « l'égalité », qui évoque notre devise républicaine : « Liberté, Égalité, Fraternité ». Sur ce sujet, le président Sueur se fera sans doute un plaisir de vous donner un argumentaire beaucoup plus détaillé.

M. Jean-Pierre Sueur, président de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale. Si vous m'y invitez ! (Sourires.)

Mme Virginie Klès, rapporteur. En tout état de cause, avec ou sans hommes, voilà une très belle loi ! Je vous en remercie, madame la ministre, et je vous invite, mes chers collègues, à voter le texte issu des travaux de la commission mixte paritaire. (Applaudissements sur les travées du groupe socialiste, du groupe CRC, du groupe écologiste, du RDSE et de l'UDI-UC.)

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre.

Mme Najat Vallaud-Belkacem, ministre des droits des femmes, de la ville, de la jeunesse et des sports. Madame la présidente, monsieur le président de la commission des lois, madame la rapporteur, madame la présidente de la délégation aux droits des femmes et à l'égalité des chances

entre les hommes et les femmes, mesdames, messieurs les sénateurs, nous arrivons au terme d'un travail qui est véritablement à l'honneur du Parlement.

Je le dis en pesant chaque mot, avec beaucoup de simplicité, d'humilité et, en même temps, de reconnaissance. Vous avez été les avant-gardes, les têtes de pont, les premières lignes du combat pour les droits des femmes. J'en ai été témoin, ici même, au mois de juillet 2012, lorsque nous discutons du projet de loi relatif au harcèlement sexuel.

Ce projet de loi-cadre, c'est une première; j'espère également que c'est un commencement. Nous l'avons préparé ensemble avec un regard neuf, une approche totalement intégrée des politiques d'égalité et une philosophie de l'action qui, je crois, répond bien aux défis de notre temps: le défi de droits qui s'appliquent et de lois sur l'égalité qui sont respectées, mais aussi le défi du changement des mentalités, d'un partage nouveau des responsabilités parentales, d'une exigence de parité enfin pleinement effective.

Je vous avais demandé, au début de l'examen de ce texte, d'affirmer avec moi – ce que vous avez fait – l'ambition de réaliser l'égalité réelle. En sachant combien cet objectif est attendu notamment par nos concitoyennes, le titre finalement retenu pour ce texte par votre commission mixte paritaire prend tout son sens.

Ce projet de loi, c'est l'affaire de tous: non seulement parce que nous y avons contribué tous ensemble, mais au-delà, parce que Parlement, Gouvernement, collectivités locales, entreprises, citoyens, nous en serons tous les garants et les acteurs, chacun dans nos responsabilités.

Le Parlement et chacun des groupes de vos assemblées ont apporté à ce projet de loi une contribution extrêmement précieuse, dans l'esprit d'une coconstruction législative qui est plutôt de tradition sur les textes relatifs aux droits des femmes et que vous allez – je l'espère! – concrétiser de nouveau tout à l'heure par vos votes.

Je veux évidemment, à cet instant, saluer l'excellent travail de la rapporteur, Virginie Klès, et les contributions des rapporteurs des commissions saisies pour avis, Michèle Meunier et Maryvonne Blondin. Je tiens à vous dire à toutes les trois que c'est sous votre impulsion – j'en ai pleinement conscience – que nous avons pu faire avancer ce texte et aborder des questions nouvelles. Votre travail de fond a apporté une grande sérénité à nos débats.

Je le disais, l'égalité est l'affaire de tous. Tous les ministères sont, bien évidemment, concernés par ce texte qui matérialise l'approche interministérielle dont j'ai fait un automatisme depuis que j'ai pris mes fonctions de ministre en 2012. Cette approche est, je le pense, la condition de la réussite et d'un changement qui investisse toutes les politiques publiques et tous les secteurs de la société.

Avec ce projet de loi, c'est une conception nouvelle que nous affirmons: la politique de l'égalité est un ensemble cohérent qui doit combattre, en même temps et dans un même mouvement, toutes les inégalités, d'où qu'elles viennent et quels que soient leurs modes d'expression, les violences, la précarité des familles monoparentales ou encore la persistance des inégalités entre les femmes et les hommes dans le milieu professionnel comme dans la sphère personnelle.

Ce texte forme *in fine* une belle loi. Tout au long de nos débats, nous avons veillé à ce qu'il en soit ainsi. J'en suis très heureuse, nous y sommes arrivés! Nous avons été attentifs à ne pas le surcharger de dispositions bavardes et à la concentrer sur l'essentiel, sur ce qui crée de la norme et donnera des outils véritablement nouveaux pour gagner en efficacité et en effectivité.

Cette loi, vous l'avez faite avec nous pour qu'elle soit un puissant coup d'accélérateur au mouvement pour l'égalité. Vous l'avez faite aussi pour modifier très concrètement la vie de nos concitoyennes et de nos concitoyens dans tous les domaines. Je m'investirai totalement pour qu'elle soit rapidement appliquée. Nous publierons, je m'y engage, l'ensemble des textes d'application de la loi avant la fin du mois de novembre.

Avec la réforme du congé parental, nous mettons en place une logique nouvelle des prestations sociales, qui doivent désormais être conçues dès le départ avec un réflexe d'égalité entre les femmes et les hommes.

Avec la réforme de la négociation en matière d'égalité professionnelle et l'introduction de cette mesure essentielle qu'est l'interdiction d'accès à la commande publique pour les entreprises qui ne jouent pas le jeu de l'égalité professionnelle, nous allons donner plus d'ampleur aux changements introduits depuis deux ans dans ce domaine. Tout le monde le sait désormais, il n'y a plus d'impunité pour ceux qui ne respectent pas leurs obligations en matière d'égalité professionnelle.

C'est un changement de fond qui se joue là, sur lequel les collectivités publiques sont désormais responsabilisées, et que nous poursuivrons en visant trois objectifs: faire respecter la norme votée par le Parlement; dialoguer avec les partenaires sociaux pour aller plus loin; et accompagner les entreprises, comme nous l'avons notamment fait dans ces neuf régions d'excellence que nous avons identifiées il y a deux ans. Nous y avons mené un important travail de formation auprès de quelque 8 000 entreprises, pour l'essentiel des petites et moyennes entreprises. Les partenaires sociaux sont désormais au rendez-vous pour que davantage d'accords sur l'égalité professionnelle soient signés. Nous amplifierons, bien entendu, cet accompagnement.

Toutes les enquêtes l'ont montré et vous en avez tous témoigné pour le constater sur vos territoires, les familles monoparentales sont trop souvent dans une situation de grande précarité. Cela est particulièrement vrai dans les territoires de la politique de la ville, où j'ai décidé de faire de cette lutte contre la précarité des familles monoparentales une priorité des prochains contrats de ville que nous nous apprêtons à négocier avec les collectivités.

Grâce à ce projet de loi, si vous l'adoptez, nous nous attaquerons à une cause bien identifiée de la précarité des mères isolées en engageant la mise en place de la garantie publique contre les impayés de pensions alimentaires. Nous apporterons plus de sécurité à ces femmes et à leurs enfants. Nous mettrons en place cette garantie publique d'abord dans vingt départements pour la préfigurer, avant de la généraliser en 2016. Je peux vous confirmer, pour être allée sur le terrain, le très fort engagement des caisses d'allocations familiales et des caisses de la Mutualité sociale agricole, qui ont bien compris l'intérêt de déployer un tel dispositif pour mettre fin à cette précarité.

C'est sans doute dans le domaine des violences que nous avons poussé le plus loin le travail de coproduction législative. Vous l'avez rappelé, madame la rapporteur, des améliorations sensibles ont été obtenues au cours de la navette et consacrées par la commission mixte paritaire : une protection renforcée des femmes dans le cadre de l'ordonnance de protection, une protection renforcée des femmes étrangères victimes de violences, la définition d'un arsenal législatif de lutte contre les violences sexuelles dans l'armée et à l'université, la lutte contre le harcèlement moral hors du cadre de travail, l'élargissement du périmètre du téléphone portable « femmes en très grand danger » aux victimes de viol – au-delà des victimes de violences conjugales –, la lutte contre les mariages forcés.

Tout cela est dans ce texte. Le résultat est une loi qui changera vraiment la donne. Elle apportera plus de protection aux femmes victimes de violences, mais ouvrira aussi de nouvelles possibilités de prise en charge des auteurs de violences, afin de mieux lutter contre la récidive.

Enfin, j'en viens à la parité. N'en doutez pas, les évolutions prévues par le texte seront profondes et durables. Nous concrétisons enfin le principe inscrit dans la Constitution de l'égal accès des femmes et des hommes aux responsabilités politiques, professionnelles et sociales.

Toutes les institutions de la vie sociale seront désormais concernées et les pouvoirs publics seront exemplaires : pour lutter contre le plafond de verre dans la fonction publique, nous avons décidé d'avancer d'un an, à 2017, l'obligation d'atteindre 40 % de nominations féminines aux postes de cadres dirigeants de la fonction publique.

Instances consultatives, établissements publics administratifs ou industriels et commerciaux, autorités administratives indépendantes : toutes ces structures seront touchées par cette obligation de féminiser leur personnel, ce qui devrait modifier la représentation des femmes dans l'espace public en attendant que, en 2017, les nouvelles règles que vous avez adoptées dans ce texte changent aussi le visage à la représentation nationale. J'ai compris que les principaux partis y étaient prêts, par adhésion ou, parfois, par souci d'économie. Nous verrons bien, mais ce sera sans nul doute un rendez-vous important.

Mesdames, messieurs les sénateurs, le vote que je sollicite auprès de vous est un vote d'adhésion pour un texte qui se donne les moyens de ses ambitions ; un vote de conviction dans la capacité de notre pays à faire le dernier saut pour offrir enfin aux Françaises et aux Français la perspective de vivre dans une société de l'égalité réelle. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste, du groupe CRC, du groupe écologiste, du RDSE et de l'UDI-UC.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Esther Benbassa.

Mme Esther Benbassa. Madame la présidente, madame la ministre, madame la rapporteur, mes chers collègues, si les États doivent être naturellement en première ligne pour améliorer leur législation dans le domaine de l'égalité entre les femmes et les hommes – et je vous sais gré, madame la ministre, d'y avoir contribué pour notre pays par ce projet de loi –, c'est bien l'ensemble de la société qui doit se saisir de ces questions.

Au-delà, c'est encore à chacun et à chacune d'entre nous, à son échelon, de contribuer à remettre en cause les stéréotypes de « genre » – on me pardonnera ce mot ! – et les pratiques qui pérennisent les discriminations dont les femmes sont traditionnellement victimes.

Vous me permettrez de revenir sur une question qui, pour diverses raisons, me tient particulièrement à cœur : celle des programmes scolaires.

Maintenant que l'ABCD de l'égalité a quitté l'école sans avoir eu le temps d'y faire leur chemin, l'élaboration de ces programmes et l'attention qu'il convient d'y apporter sont plus que jamais primordiales. Ce sont ces programmes qui fabriquent un savoir qui, pour le moment, demeure dominé par le masculin.

Prenons l'exemple de l'enseignement de l'histoire, traditionnel pilier idéologique et identitaire d'une nation. L'histoire produit de la mémoire nationale et façonne la conscience du citoyen en herbe, appelé à contribuer à la cohésion nationale. Or, nous le savons, l'histoire enseignée dans les écoles primaires, les collèges et les lycées a trop longtemps été, et reste encore largement, une histoire des événements, de la succession des règnes et des régimes, des conquêtes, des guerres et des batailles. Dans cette histoire-là, la femme est le plus souvent invisible.

Les manuels du primaire faisaient bien place, traditionnellement, à Jeanne d'Arc. Jeanne n'est pourtant grande que parce que pucelle, elle s'efface devant sa mission, le service du roi et de la patrie. Elle n'a aucun pouvoir par elle-même et finit, en outre, en victime.

À côté de Jeanne, d'autres héroïnes féminines populaires peuvent apparaître, telle Blandine dévorée par les lions. Encore une héroïne victime !

Viennent ensuite les régentes, en général mauvaises. Elles sont femmes ou mères de rois et, donc, n'existent pas par elles-mêmes. Peu de femmes créatrices figurent dans ce douteux panthéon : Mme de Sévigné est rarement citée, Mme de La Fayette, Mme Vigée Le Brun ou Camille Claudel ne sont jamais évoquées. Jusqu'à récemment, Olympe de Gouges ne l'était que dans un unique manuel.

Dans l'enseignement secondaire, nous avons Marie-Antoinette, vaine et frivole, figure emblématique d'une représentation dépréciée des femmes, ou encore Charlotte Corday, la violente, type de la mégère. Des femmes dans la révolution industrielle, des femmes ouvrières, on ne parle guère. À croire que la révolution industrielle fut un acte purement viril. Or il suffit de lire *Germinal* de Zola pour voir comment les femmes, elles aussi, descendaient dans les mines.

Si les manuels récents accordent un peu plus de place aux femmes, le bilan reste toutefois mitigé. Or les manuels reflètent des programmes qui, eux, sont fixés au plan national, madame la ministre. Le rapport « Quelle place pour les femmes dans l'histoire enseignée ? » suggère des remèdes pour pallier cette absence. Énoncés en 2004, ils ne sont pas encore pris au sérieux comme ils le devraient.

Quant à l'enseignement de la géographie, aussi bien dans les programmes que dans les manuels scolaires, la présence féminine y est bien discrète. Cette discipline, qui devrait aider à la connaissance du monde, n'établit pas de distinction entre femmes et hommes, n'utilisant que le terme générique d'homme.

Sur cinq manuels pris à titre d'échantillon, quatre présentent des femmes sur leur couverture. Il s'agit essentiellement de femmes au travail dans les milieux ruraux des pays du Sud. Elles s'y adonnent au travail de la terre ou dans les rizières, au soin des bêtes, et, bien sûr, à la préparation des repas et à la garde des enfants. Ce sont des femmes exotiques, de pays lointains.

Et lorsque l'on met en avant des femmes modernes occidentales, elles sont représentées dans ces manuels dans des moments de détente, associées, sauf exception, au passé, au bien-être et aux vacances. À y regarder de près, on se demande si, pour profiter d'un tel mode de vie, toutes ces femmes ne sont pas entretenues. L'image donnée est nettement partielle et partielle, alors même que les programmes de géographie sont censés répondre à des objectifs politiques, au sens noble de ce mot, liés à la construction même du projet républicain.

On pourrait évidemment étendre cette enquête à l'enseignement d'autres disciplines. Mais je vous épargnerai, car c'est pire ! Il reste donc encore beaucoup à faire. Ce projet de loi est un précieux jalon, pas une fin en soi, ni un aboutissement. C'est donc en ayant clairement conscience que le débat doit continuer que le groupe écologiste le votera. (*Applaudissements sur les travées du groupe écologiste et du groupe socialiste, ainsi que sur certaines travées de l'UDI-UC.*)

Mme la présidente. La parole est à M. André Reichardt.

M. André Reichardt. Madame la présidente, madame la ministre, madame la rapporteur, mes chers collègues, permettez-moi d'abord de me féliciter d'être le seul orateur homme à intervenir à la tribune dans ce débat pourtant consacré à l'égalité entre les femmes et les hommes. Cela fait peu, mais, à défaut de la quantité, vous aurez peut-être la qualité ! (*Sourires.*)

Ce simple constat illustre, s'il le fallait, à souhait que l'égalité ou l'inégalité entre les femmes et les hommes présente de multiples facettes. Cela fait d'ailleurs de nombreuses années que les gouvernements de droite comme de gauche tentent d'y apporter des réponses, plus ou moins adaptées aux situations réelles de nos concitoyens, dans des configurations économiques et de dépenses publiques variées.

La majorité précédente a permis différentes avancées du droit des femmes. Aujourd'hui, c'est en matière salariale que l'inégalité reste la plus flagrante. Pour un travail égal, le salaire des femmes est encore de 28 % inférieur à celui des hommes, ce qui restreint largement leur autonomie et leur indépendance. Nous savons également que 80 % des salariés à temps partiel sont des femmes, et que cette situation est un frein à leur carrière. Quant à leur représentation au sein des structures politiques, il suffit de regarder certaines assemblées – je n'en citerai aucune – pour comprendre l'ampleur de l'inégalité, même si ce constat ne s'applique pas à cette séance, mes chers collègues ! (*Sourires.*)

Le groupe UMP n'aurait pu être que favorable à un texte dont l'ambition affichée est de faire évoluer la situation, s'il n'avait pas contenu certaines dispositions. D'ailleurs, nous avons contribué à réduire les écarts existants en la matière de nombreuses reprises. Je pense à la loi Ameline sur les rémunérations des femmes fixées lors des négociations par branche, à la loi Sauvadet, qui autorise un meilleur accès des femmes aux postes à responsabilité dans la fonction publique, mais aussi à la loi relative aux violences faites spécifiquement

aux femmes, aux violences au sein des couples et aux incidences de ces dernières sur les enfants ou encore à la loi relative à la représentation équilibrée des femmes et des hommes au sein des conseils d'administration et de surveillance et à l'égalité professionnelle.

Sur l'égalité professionnelle, ce projet de loi apporte un début de réponse intéressant, notamment pour ce qui concerne l'articulation des différentes négociations sur l'égalité et les salaires, l'accompagnement des retours de congé parental, le renforcement des droits familiaux des professions libérales, mais aussi la possibilité d'utiliser une partie des droits du compte épargne-temps pour financer les frais de garde d'enfants.

Contre la précarité, le texte apporte également des éléments intéressants : l'expérimentation du versement en tiers payant de la prestation d'accueil du jeune enfant aux assistants maternels, par exemple, va faciliter l'accès aux différents modes de garde pour les familles modestes.

Contre les violences faites aux femmes, enfin, la confirmation et le renforcement du dispositif de l'ordonnance de protection des femmes victimes de violences sont essentiels.

Mais d'autres points du texte ne peuvent recueillir notre assentiment, madame la ministre, au premier rang desquels la réforme du congé parental, rebaptisé prestation partagée d'éducation de l'enfant, dont les nouvelles modalités, à nos yeux, ne sont pas opportunes.

Ce n'est pas un scoop, l'idée d'un meilleur partage de cette période entre les deux parents va dans le bon sens, mais nous ne croyons pas que ce soit en nous immisçant dans la vie privée de nos concitoyens et dans leurs rapports familiaux que nous apporterons une amélioration à la conciliation entre vie professionnelle et vie familiale. Sur ce point, madame la ministre, votre projet risque *in fine* d'accentuer les inégalités familiales entre les hommes et les femmes.

Revenons plutôt sur les causes poussant les femmes à prendre ce congé dans une plus large proportion que les hommes. En réalité, les familles n'ont trop souvent pas le choix, pour deux types de raisons essentiellement.

Des raisons économiques, d'abord. Le salaire des femmes étant le plus faible du couple, les familles ne peuvent pas se priver de la plus haute rémunération. De plus, le coût des places de crèche ou auprès des assistantes maternelles est quasiment inabordable pour certaines familles.

Des raisons d'organisation, ensuite. Ces familles n'ont souvent pas le choix : les places au sein des structures d'accueil de la petite enfance manquent, vous le savez bien, les collectivités territoriales ne pouvant plus assumer la charge de ces besoins de plus en plus importants.

Au reste, nous l'avons répété au cours des deux lectures, ce projet de loi contient aussi des mesures contre-productives. Il risque notamment – ce serait un comble ! – de nuire à l'emploi, en ajoutant une condition supplémentaire à la candidature à une commande publique. Je vous rappelle que, en 2012, 103 000 entreprises étaient concernées par les marchés publics, pour un montant de plus de 75 milliards d'euros.

Dès lors, ne croyez-vous pas, madame la ministre, que nous risquons, en adoptant ces dispositions, de fragiliser la sphère économique et d'aboutir à une situation dans laquelle les entreprises n'auront plus les moyens d'embaucher ni des hommes ni des femmes ? Ceci est d'autant plus vrai que

certaines entreprises ne peuvent pas – c'est l'évidence – appliquer une stricte parité, en tout cas certainement pas dans des délais aussi brefs.

En définitive, madame la ministre, bien que pétri de bonnes intentions, ce texte est loin de la loi-cadre attendue. Il est un assemblage – un de plus! – de dispositions diverses, qui modifie pas moins de huit codes et qui, à nos yeux, ne s'attaque pas suffisamment aux vrais obstacles culturels à la mise en œuvre de l'égalité entre les femmes et les hommes. Il ne prend notamment pas assez en compte les demandes des associations de parents ou de professionnels.

J'ai donc peur, madame la ministre, que ce projet ne soit qu'un énième texte législatif sur le sujet, sur lequel il nous faudra revenir dans un certain temps, en raison – ce serait bien le pire – de ses effets négatifs sur l'économie, sur les finances publiques, voire sur l'égalité entre les femmes et les hommes.

Avant de conclure, je souhaiterais revenir sur un point qui nous choque profondément; je veux parler de la suppression de la notion de détresse dans le recours à l'interruption volontaire de grossesse, l'IVG.

Le projet de loi que vous allez voter tout à l'heure ouvre désormais cette possibilité non plus seulement aux femmes enceintes « que leur état place en situation de détresse », mais à toute femme « qui ne veut pas poursuivre une grossesse ». Le législateur renonce ainsi à formuler les raisons pour lesquelles l'interruption volontaire de grossesse peut être pratiquée. Ce faisant, il élargit les possibilités d'accès à l'avortement à d'autres motifs que la détresse de la femme, sans d'ailleurs les énoncer. Toutes les motivations, quelles qu'elles soient, se voient donc conférer une égale valeur légale.

À nos yeux, cette rédaction emporte de graves objections, alors même que sa portée concrète n'est probablement pas majeure, puisqu'aucune instance n'a aujourd'hui le pouvoir de vérifier la réalité de la condition de détresse posée par la loi du 17 janvier 1975 relative à l'interruption volontaire de grossesse, dite loi Veil.

Cependant, les principes fondamentaux sur lesquels repose cette loi Veil sont bien remis en cause. Ces principes fondamentaux, notamment le respect de tout être humain dès le commencement de sa vie, justifient que l'avortement demeure aujourd'hui légalement interdit, hors les cas prévus par la loi Veil. Ainsi, en vertu de la loi pénale, lorsqu'un avortement est pratiqué autrement qu'« en cas de nécessité » et autrement que « dans les conditions définies » par la loi, il peut toujours être sanctionné.

La nécessité qui autorise l'atteinte au principe se traduit depuis bientôt quarante ans par une exigence légale: l'invocation de sa « détresse » par la femme qui demande l'interruption volontaire de grossesse. Nous considérons donc que le principe du respect de tout être humain dès le commencement de sa vie est bafoué. C'est pourquoi, je vous l'annonce d'ores et déjà, nous saisirons le Conseil constitutionnel sur ce point. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Muguet Dini.

Mme Muguet Dini. Madame la ministre, le 11 juillet 2012, pour votre première séance au Sénat en tant que représentant du Gouvernement, nous avons travaillé ensemble sur le projet de loi relatif au harcèlement sexuel.

Je suis donc heureuse de vous avoir en face de moi pour la dernière intervention de mon mandat de sénatrice. (*Mme Nathalie Goulet s'en émeut.*)

Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, vous le savez, j'ai voté lors des deux lectures dans notre hémicycle ce projet de loi pour l'égalité entre les femmes et les hommes. Je ne reviendrai pas sur toutes les dispositions que j'ai approuvées – je l'ai déjà longuement fait. En entendant Mme la rapporteur, je me suis dit que je l'avais échappé belle. Heureusement que je n'avais pas lu les recommandations du manuel de 1960, dont elle a fait mention il y a un instant: c'était l'année de mon mariage! (*Sourires.*)

Je voudrais néanmoins revenir sur quelques points du texte, et vous faire part, mes chers collègues, d'une satisfaction, de trois regrets et d'une inquiétude.

La satisfaction, d'abord, c'est d'avoir pu faire prendre des dispositions spécifiques concernant le congé parental des parents de jumeaux et plus.

Le premier regret a trait au maintien de l'adjectif « réelle » accolé au mot « égalité ». Comme pour le mot « laïcité », je considère que tout qualificatif appauvrit la notion.

M. Jean-Pierre Sueur, président de la commission des lois. Vous avez tout à fait raison!

Mme Muguet Dini. Le deuxième regret concerne le maintien de la médiation dans le cas de la séparation d'un couple après des violences conjugales. Je ne développerai pas plus ce point, ayant eu l'occasion de le faire longuement auparavant.

Le troisième regret porte sur l'incapacité à imposer dans la haute fonction publique ce que les entreprises doivent, bon gré mal gré, mettre en œuvre pour assurer l'égalité dans leurs instances dirigeantes.

Mon inquiétude, enfin, se rapporte à la difficulté qu'auront les parents à organiser la prestation partagée d'éducation de l'enfant.

Néanmoins, globalement, ce texte constitue une grande avancée pour l'égalité femmes-hommes dans le champ professionnel, pour la protection des femmes seules, pour la protection des femmes victimes de violences, en particulier dans leur couple, et pour la parité. Le groupe UDI-UC sera donc majoritairement favorable aux conclusions de la commission mixte paritaire.

Mais je voudrais profiter des quelques minutes dont je dispose à cette tribune pour évoquer devant vous, madame la ministre, mes chers collègues, quelques réflexions de fin de mandat.

Je commencerai par l'égalité femmes-hommes. C'est non pas seulement dix ans de mandat sénatorial, mais toute une vie qui m'aura amené à constater que ce combat, car c'en est un, n'est jamais fini, jamais gagné. (*Mme Gisèle Printz applaudit.*) Il requiert un travail constant, une grande vigilance de la part des femmes, dont les plus jeunes, mais aussi des hommes, encore trop rares, qui sont absolument convaincus que le respect de l'égalité femmes-hommes est une chance pour notre démocratie et notre société.

Je voudrais, ensuite, parler de notre travail de sénateur. J'exposerai à ce titre deux regrets.

Nous sommes des élus expérimentés, avec une bonne connaissance du terrain et beaucoup de bon sens, mais nous ne sommes ni entendus ni écoutés. Les conseillers des

ministres, jeunes et brillants, mais totalement déconnectés de la réalité, finissent toujours par avoir raison. Même si je fais une exception pour les membres de votre cabinet, madame la ministre, qui sont très à l'écoute, ce constat est globalement vrai.

En dix ans de mandat, ensuite, je me suis rendu compte qu'on avait toujours tort d'avoir raison trop tôt, et que les suggestions faites à un moment donné et rejetées reviendront deux, cinq ou dix ans plus tard. Que de temps perdu et quel gâchis !

Pour conclure, c'est certainement un vœu pieux – mais il faut toujours espérer ! –, j'aimerais que soient enfin pris en compte par les gouvernements successifs les excellents rapports présentés, généralement, par deux sénateurs de sensibilité politique différente. Les textes de loi qui en découleraient pourraient sans doute recueillir, pour une meilleure efficacité auprès de nos concitoyens, une large majorité.

Dans cette période de crise, il serait utile de voir ainsi adoptés nombre de textes de consensus national, qu'une large majorité de nos concitoyens réclament.

Dans l'avenir, j'espère que vous pourrez, madame la ministre, mes chers collègues, contribuer à ce que cette « union nationale » se mette en place, avant d'y être contraints par une crise encore plus grande.

Je vous remercie de votre attention et vous dis : au revoir !
(*Vifs applaudissements.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Cécile Cukierman.

Mme Cécile Cukierman. Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, le texte élaboré par la commission mixte paritaire pour l'égalité réelle entre les femmes et les hommes tente de répondre à des problèmes sociétaux indéniables. Comme nous avons déjà pu le signaler lors des précédents débats, ce projet de loi est la preuve, s'il en était besoin, que les reculs, les retards et les écarts sont encore importants en matière d'égalité entre les femmes et les hommes dans notre pays.

Dans ce contexte, nous devons rester plus que jamais vigilants car, nous avons encore pu le constater aujourd'hui, certains acquis peuvent très rapidement être remis en cause, comme le droit de disposer de son corps ou l'accès à l'IVG. Nous étions longuement revenus sur ce point lors de l'examen du texte en première lecture, l'automne dernier.

Les chiffres le montrent, notre pays a pris du retard en matière d'égalité entre les femmes et les hommes. Il devient donc urgent et indispensable de prendre certaines mesures pour rendre cette égalité effective et en terminer, enfin, avec le constat – c'est devenu comme un rituel – que nous faisons tous les 8 mars ou presque, citant toujours les mêmes données, sans grande évolution jusqu'à présent. C'est une question fondamentale, pour le présent comme pour l'avenir de notre société.

Nous le savons, tout droit nouveau acquis par et pour les femmes contribue à un recul des dominations et constitue un pas vers une avancée de civilisation. C'est d'autant plus vrai lorsqu'une pression idéologique conservatrice se fait de plus en plus forte. Il importe donc de réaffirmer que tout progrès de notre société passe par une avancée de l'égalité entre les femmes et les hommes.

C'est pourquoi nous ne pouvons que nous réjouir de disposer d'une nouvelle loi énonçant des principes et prenant en compte certaines réalités pour permettre effectivement l'égalité. Nous devons rester mobilisés pour que l'éducation à l'égalité puisse, par exemple, se poursuivre et avancer à l'école.

Madame la ministre, j'espère et ne doute pas que vous resterez vigilante quant au projet censé remplacer l'ABCD de l'égalité. Vous avez exprimé une volonté de généraliser à l'ensemble des écoles, donc des enseignants et des élèves, filles et garçons, la sensibilisation à l'égalité dès le plus jeune âge pour permettre à chacune et à chacun de se construire dans la société de demain.

Toutefois, même si le projet de loi est, je l'ai indiqué, un bon début, mes collègues du groupe CRC et moi-même pensons qu'il est indispensable d'aller plus loin encore dans l'affirmation d'engagements, dans l'adoption de mesures et parfois aussi dans la mise en place de sanctions pour garantir le respect de l'égalité entre les femmes et les hommes.

Le texte s'attache à rendre effective l'égalité dans plusieurs domaines. Vous les avez énumérés, madame la ministre.

Permettez-moi d'insister sur le monde du travail et, plus largement, sur ce que l'on appelle l'égalité professionnelle. Les chiffres sont assez révélateurs : 50 % des femmes se concentrent sur douze familles professionnelles quand 50 % des hommes se concentrent sur vingt familles professionnelles. Cette faible mixité ne contribue pas à favoriser l'égalité entre les femmes et les hommes. Et nous entendons encore trop souvent des stéréotypes sur un certain nombre de métiers.

Toujours à propos des inégalités professionnelles, les femmes représentent 82 % des personnes travaillant à temps partiel. Tous temps de travail confondus, nous constatons dans le privé un écart de 24 % entre le salaire des femmes et celui des hommes. Nous le savons, il s'agit là d'une donnée clé pour comprendre la montée des inégalités dans l'ensemble de la société, notamment dans les périodes de crise économique, qui sont toujours plus difficiles. Dans le couple, c'est souvent la femme qui renonce à sa carrière professionnelle, déjà mal engagée, voire qui quitte le monde du travail, son « sacrifice » ayant moins de conséquences pour les revenus du ménage que n'en aurait celui de l'homme...

Nous avons la possibilité de prendre des décisions en la matière pour que la force de la loi prévale sur le laisser-faire et le libéralisme, une doctrine qui renvoie chacune et chacun à ses propres choix, alors que ceux-ci ont des conséquences réelles sur l'ensemble de la société.

Il est de notre devoir de responsables politiques de l'indiquer dans la loi, la règle n'est pas de proposer des emplois à temps partiel aux femmes et de les obliger à n'avoir *de facto* que des salaires partiels, des vies partielles et, plus tard, des retraites partielles. D'ailleurs, l'écart constaté sur les retraites entre une femme et un homme est énorme : la moyenne est de 932 euros pour les femmes contre 1 603 euros pour les hommes.

Temps partiel et précarité, voilà le lot de nombreuses femmes dans le travail, puis lors de leur retraite ! Or, et nous en sommes toutes et tous convaincus ici, l'indépendance des femmes passe par une autonomie financière, donc par une activité professionnelle ; ce ne sont pas

l'origine et les héritages qui garantissent l'égalité ! Sans réelles sanctions, le cercle vicieux s'entretient, voire s'accroît.

D'ailleurs, je déplore que nous n'ayons pas été plus loin en la matière, s'agissant notamment de la situation de nombreuses femmes artistes et professionnelles du spectacle. Nous avons avancé en ce sens en première lecture au Sénat.

Il nous faut également agir à la source. Comme je le soulignais tout à l'heure, dans une société très patriarcale, c'est malheureusement encore souvent la femme qui sacrifie, pour des raisons pratiques, sa carrière professionnelle afin de s'occuper des enfants. Ainsi, le taux d'activité des femmes avec deux enfants en bas âge chute à 66 %, contre 97 % pour les hommes.

Enfin, madame la ministre, permettez-moi de regretter une nouvelle fois ici que le texte se retrouve prisonnier du carcan de l'accord national interprofessionnel, l'ANI, de la réforme des retraites et d'une politique d'austérité qui frappe, nous le savons, plus encore les personnes vulnérables, dont de nombreuses femmes, victimes du chômage, du plafond de verre. Les quelques dérogations envisagées à ces lois antérieures, qui construisent le système en vigueur, ne suffiront certainement pas.

Cependant, ce texte nous semble une première étape. Il vise à bouleverser la réalité et les mentalités. Nous voterons donc en faveur du projet de loi tel qu'il résulte des travaux de la commission mixte paritaire. (*Applaudissements sur les travées du groupe CRC, du groupe socialiste et du groupe écologiste.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Anne-Marie Escoffier.

Mme Anne-Marie Escoffier. Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues – j'observe d'ailleurs que l'on ne peut pas conjuguer le mot « collègues » au féminin et au masculin ; c'est très bien, car cela permet de montrer l'harmonie entre nous tous (*Mouvements divers.*) –, au cours des dernières décennies, la place et les droits des femmes dans la société française ont connu d'indéniables progrès.

Pour autant, et nous le savons bien, les inégalités persistent : l'égalité entre les femmes et les hommes demeure un horizon difficile à atteindre.

Madame la ministre, votre projet de loi est ambitieux. Il aborde le sujet dans toutes ses dimensions – c'est, me semble-t-il, un élément fort et important –, qu'il s'agisse de l'égalité professionnelle, de la lutte contre la précarité, de la protection contre les violences, de l'image des femmes dans les médias ou de la parité en politique et dans les responsabilités sociales et professionnelles.

La tâche était difficile ! Car l'égalité ne se proclame pas. C'est un patient travail de fond qui doit permettre de sortir des lieux communs. Modifier en profondeur les comportements, notamment en matière d'égalité professionnelle, est un objectif louable ; nous y souscrivons pleinement.

Je le répète, ce texte est ambitieux et comporte des avancées importantes, notamment en matière de lutte contre les violences faites aux femmes, avancées que nous approuvons. Je me réjouis d'ailleurs que les débats en première et deuxième lectures aient enrichi ce volet.

Je pense à la généralisation du dispositif de téléprotection « femmes en très grand danger », à l'immunité pénale pour les centres d'hébergement qui accueillent les victimes de

violence ou à l'obligation de formation sur les violences faites aux femmes pour les différentes professions qui interviennent dans la lutte contre ces violences.

Je pense également à un amendement présenté par ma collègue Françoise Laborde, qui a constamment accompagné et suivi ce dossier ; ne pouvant pas être là aujourd'hui, comme elle l'aurait souhaité, elle m'a chargée de porter ses messages. L'amendement concerné visait à modifier la procédure disciplinaire dans l'enseignement supérieur et la recherche. Il était nécessaire de porter une attention particulière à la lutte contre le harcèlement et les violences sexuelles dans le milieu universitaire, face auxquels les étudiantes se trouvent aujourd'hui, nous le savons bien, en situation de vulnérabilité. Il fallait mettre un terme à l'impunité dont jouissent les auteurs de tels actes. Les modifications apportées tant par l'Assemblée nationale que par le Sénat sont pleinement satisfaisantes.

Je pense évidemment aussi à l'obligation pour le juge de se prononcer sur le retrait partiel ou total de l'autorité parentale à un parent coupable de violence intrafamiliale, faisant ainsi écho à une proposition défendue, encore une fois, par Françoise Laborde en première lecture. Le maintien de l'autorité parentale lorsque de tels actes de violence sont commis est incompréhensible. Nous connaissons bien les effets dévastateurs sur les enfants, tant sur leur personnalité que sur leur développement.

Madame la ministre, notre groupe se félicite que vous ayez été sensible aux préoccupations que nous avons soulevées en première lecture s'agissant de la délivrance de l'ordonnance de protection à une femme menacée de mariage forcé. Vous vous êtes engagée à travailler, avec le ministère chargé des Français de l'étranger, à une meilleure information des Françaises et des Français concernés et à un meilleur accompagnement, grâce à l'action de nos consulats. Je vous en remercie.

Je tiens enfin à saluer la position de notre rapporteur, qui, sur le volet de la parité, a défendu une démarche pragmatique quand les réalités sociologiques ne permettent pas d'exiger une représentation strictement paritaire. Comme vous le savez, nous pensons que la parité est, certes, un objectif tout à fait louable, mais qu'il serait excessif de vouloir l'imposer partout et à tout prix. Elle ne peut pas s'imposer au détriment du mérite.

Je pourrais faire de nombreux commentaires sur la parité dans la justice ou l'éducation nationale, domaines dans lesquels, à titre personnel, j'aimerais bien que l'on imposât un jour un quota d'hommes, et pas de femmes ! (*Mme Laurence Cohen s'exclame.*)

Mme Muguet Dini. C'est juste !

Mme Anne-Marie Escoffier. Le texte de la commission mixte paritaire n'a adopté que quatre articles dans la rédaction du Sénat. Sur trente articles, c'est bien peu ! Il est dommage que les députés ne se soient pas plus rangés à l'avis de notre rapporteur, notamment sur le délit de diffusion d'images de violences.

De même, je trouve qu'il n'était pas utile d'ajouter l'adjectif « réelle » dans l'intitulé du projet de loi.

M. Jean-Pierre Sueur, président de la commission des lois. Très bien !

Mme Anne-Marie Escoffier. Je partage pleinement votre position, monsieur le président de la commission des lois : comme vous l'avez souligné, cet adjectif n'apporte rien d'un point de vue juridique et affaiblit le sens du texte.

Nous regrettons enfin que la disposition portée par le RDSE pour favoriser la résidence alternée ait été rejetée au cours des débats. Il s'agit pourtant d'un sujet particulièrement douloureux qui aurait mérité d'être abordé dans le cadre de cette loi.

Car si la justice ne doit pas pouvoir imposer la résidence alternée des enfants en cas de divorce, rien ne doit pouvoir l'empêcher lorsque l'un des parents le demande. Il y a aussi dans ce domaine beaucoup de progrès à faire pour combattre les préjugés et tendre vers une égalité entre les hommes et les femmes !

Madame la ministre, en dépit de ces quelques dernières observations, vous l'aurez compris, le groupe RDSE adoptera dans sa grande majorité ce projet de loi.

Il me faudrait plus de temps pour vous faire part de l'expérience d'une femme ayant toujours combattu les excès, où qu'ils soient et à quelque niveau qu'ils soient, venant rompre l'équilibre harmonieux auquel nous devrions tendre. Je parle de l'équilibre entre l'homme et la femme, dans leur différence, mais dans leur complémentarité, avec leurs talents et leurs compétences, les seuls critères qui me paraissent devoir être privilégiés au quotidien ! *(Applaudissements sur les travées du RDSE, ainsi que sur plusieurs travées du groupe socialiste. – Mme Nathalie Goulet applaudit également.)*

Mme la présidente. La parole est à Mme Michelle Meunier.

Mme Michelle Meunier. Madame la présidente, madame la ministre, monsieur le président de la commission des lois, madame la rapporteur, mes chers collègues, nous examinons aujourd'hui les conclusions de la commission mixte paritaire sur le projet de loi pour l'égalité réelle entre les femmes et les hommes.

Après des mois de travaux sur ce texte, la rapporteur pour avis que j'ai été est très fière et heureuse que ce texte législatif soit en voie d'être voté définitivement : fière, car je crois que notre Haute Assemblée a bien travaillé et qu'elle a permis des avancées sensibles sur plusieurs points ; heureuse, car cette première loi-cadre a pour objet de rendre l'égalité entre les femmes et les hommes réelle dans les textes, dans les têtes et dans les faits ! Et, pour ma part, je me réjouis que le terme d'égalité « réelle » ait été repris par la commission mixte paritaire dans l'intitulé du projet de loi.

Nous savons que le chemin vers l'égalité, si chère à notre République, est toujours à emprunter, en particulier en matière d'égalité de genre. Le pas que nous sommes en train de franchir aujourd'hui est important. Il faut que les filles et les femmes de notre pays puissent pleinement choisir leur vie et vivre en égalité avec les hommes, dès le plus jeune âge et tout au long de la vie, que ce soit dans la sphère professionnelle, familiale, politique ou associative. Il s'agit de permettre aux femmes de prendre leur place pleine et entière dans le fonctionnement économique, social et citoyen de notre pays. La société tout entière y gagnera !

Bien sûr, il reste encore du chemin à faire, mais il n'y a pas de fatalité.

Il faut du courage et de la volonté pour changer les choses, car c'est une construction humaine qui induit, impose, des comportements sexués aux hommes comme aux femmes. À partir d'une différence biologique relative à la reproduction de notre espèce humaine s'est installé un rapport de domination des hommes sur les femmes dans toute la société. Nous pouvons changer ce rapport. Précisément, parce qu'il s'agit d'une construction humaine, nous devons nous attaquer sans relâche aux résistances, aux préjugés, aux habitudes, aux réflexes.

Il est de notre devoir de parlementaires d'agir et de changer la loi pour que les comportements évoluent. C'est bien le sens de ce texte et du travail que nous avons réalisé ensemble pour le « pousser » plus loin encore et mobiliser conjointement tous les leviers pour faire appliquer les textes, modifier les comportements et atteindre enfin l'égalité partout, pour toutes et tous.

L'analyse des mécanismes discriminatoires nous a permis d'engager une démarche originale à plus d'un titre. Ce texte vise à mieux appliquer et, donc, à rendre plus effectives les mesures déjà existantes en droit français. Il permet également l'innovation et l'expérimentation, avant la généralisation des mesures qu'il contient.

L'article 1^{er}, que nous avons examiné dans le cadre de la commission mixte paritaire, résume bien l'objectif ayant guidé le Gouvernement et les parlementaires, à savoir la recherche d'un cadre cohérent pour la politique conduite en faveur de l'égalité entre les femmes et les hommes.

Cette politique vise à lutter contre la précarité des femmes, à garantir l'égalité professionnelle et salariale, ou encore à favoriser une meilleure articulation des temps de vie et un partage équilibré des responsabilités parentales entre les pères et les mères.

Cette politique tend aussi à renforcer la lutte contre le système prostitutionnel. Vous connaissez mes convictions en la matière, j'ai pu les exprimer, lors de récents travaux, en tant que rapporteur de la commission spéciale saisie de la proposition de loi renforçant la lutte contre le système prostitutionnel.

J'estime, et tel est bien le sens de la formulation retenue par la commission mixte paritaire, que l'achat d'un acte sexuel est, dans tous les cas, une violence, contre laquelle il faut lutter, en s'attaquant bien sûr aux réseaux mafieux de traite des êtres humains, mais aussi en responsabilisant les clients, qui ne sont pas pour rien dans l'existence de ce système prostitutionnel.

Madame la ministre, nous aurons l'occasion de revenir sur ces points lors des débats qui auront lieu, je l'espère, à l'automne, en séance publique.

Abordons maintenant le contenu du projet de loi, tel qu'il nous est présenté aujourd'hui.

Tout d'abord, s'agissant des dispositions en faveur d'un partage plus équitable des responsabilités parentales, la mesure la plus emblématique est l'instauration d'une période de partage, entre les deux parents, des droits au complément de libre choix d'activité.

Cela a été dit, 96 % des bénéficiaires actuels sont des femmes. L'article 2 a pour objet de rendre cette mesure plus égalitaire, en incitant les pères à réduire ou interrompre leur activité professionnelle pour s'occuper de leur enfant, et ainsi prendre toute leur place dans la vie de famille.

Mais il s'agit aussi d'améliorer le retour à l'emploi des mères qui le souhaitent et contribuer ainsi à l'égalité salariale et professionnelle entre les femmes et les hommes.

L'égalité professionnelle est justement le deuxième point que je souhaite aborder.

Certes, les écarts de salaires ont eu tendance à se réduire un peu ces dernières années. Mais, en 2014, une femme doit toujours travailler soixante-dix-sept jours de plus qu'un homme pour toucher le même salaire, à poste équivalent. Le chantier n'est donc pas terminé, madame la ministre !

Pour parvenir à l'égalité sur le terrain professionnel, le projet de loi développe différentes mesures, bien ciblées. Il s'agit notamment de rendre la commande publique exemplaire, de ne plus laisser les collaboratrices libérales sans protection, de faciliter l'articulation des temps de vie, ou encore d'inscrire en droit les conclusions de la négociation nationale interprofessionnelle sur la qualité de vie au travail et l'égalité professionnelle.

À l'issue de la commission mixte paritaire, nous avons également accordé, à l'article 2 *bis* B, un nouveau droit aux pères, en autorisant trois absences professionnelles pour se rendre aux examens prénataux de leur compagne.

C'est à mes yeux une mesure qui contribue à un partage plus équilibré des responsabilités parentales, dès les premiers mois de grossesse, et permettra aux futurs pères de prendre leur place avant l'arrivée de l'enfant.

Le projet de loi, je l'ai dit, vise également à lutter contre la précarité, qui touche d'abord les femmes. Le constat est frappant : une mère sur deux élevant seule ses enfants déclare ne pas parvenir à boucler son budget sans être à découvert.

Le non-paiement ou le paiement aléatoire des pensions alimentaires en cas de séparation est loin d'être une exception, puisqu'on retrouve une telle situation dans 40 % des cas. Les peines applicables sont lourdes en théorie, mais très rarement appliquées. Ce sont donc de nombreux enfants, qui, dans les faits, vivent des situations de grande précarité, voire de pauvreté.

Pour ne pas laisser ces familles sans solution, l'article 6 prévoit la mise en œuvre, *via* les CAF, d'une garantie publique contre les impayés en matière de pensions alimentaires.

Cette mesure est accompagnée d'une expérimentation, prévue à l'article 6 *septies*, du tiers payant s'agissant du versement du complément de libre choix du mode de garde aux familles modestes, dont les budgets sont très serrés, ce qui limitera d'autant leurs avances d'argent. Nous avons porté à dix-mois la durée de cette expérimentation.

Je l'ai dit, cette loi est transversale : elle a vocation à s'attaquer aux inégalités, partout où elles se trouvent, c'est-à-dire partout !

Il vise aussi à renforcer la lutte contre les violences faites aux femmes. Comme vous, madame la ministre, j'observe dans notre société un continuum des inégalités et des violences, qui maintient les femmes dans un état de dépendance et d'infériorité.

Lutter contre les violences envers les femmes n'est pas simple. C'est même le point de résistance le plus profond. Mais agir pour l'égalité n'aurait pas de sens s'il ne s'agissait pas d'éliminer les violences, changer les regards et les mentalités, condamner les auteurs et protéger les victimes.

L'ampleur des violences, notamment des violences sexuelles, subies par les enfants, les filles et les femmes, sont telles que nous ne pouvons pas les ignorer, et encore moins baisser les bras.

Ce sont des violences exercées majoritairement dans l'espace privé, sans témoin, par des garçons, des hommes proches de leurs victimes. La situation d'emprise et de peur dans laquelle les femmes sont maintenues les empêche souvent d'en parler et de se faire aider et accompagner. Or, si ces femmes ne sont pas traitées, les conséquences psychologiques désastreuses du traumatisme qu'elles ont subi perdurent toute leur vie, nous le savons.

Nous ne pouvons plus accepter qu'une enfant, une jeune fille, une adolescente, une femme, soit exposée à la violence du seul fait qu'elle soit de sexe féminin. C'est tout simplement intolérable !

Parmi les mesures contenues dans ce projet de loi, je citerai le renforcement de l'ordonnance de protection, par la réduction des délais de délivrance ou la prolongation de la durée d'effectivité ; une meilleure définition des violences psychologiques, afin de mieux les traiter ; la fin de la médiation pénale comme réponse à la violence conjugale ; l'adoption d'un principe général, celui de l'éviction du domicile, le maintien à domicile devenant l'exception ; la protection des femmes en très grand danger, qui seront dotées d'un téléphone d'appel d'urgence ; l'assurance de la gratuité des titres de séjour pour les femmes étrangères victimes de violences ; une meilleure responsabilisation des auteurs de violences ; et la poursuite du plan de formation des professionnels.

Au-delà de ces différents points, il me semble important de veiller à l'application de la loi et aux réponses apportées par le système judiciaire aux victimes, qui sont encore trop peu nombreuses à dénoncer les auteurs de violences, à porter plainte, et à voir ces derniers sanctionnés.

Je terminerai mon intervention en évoquant la parité.

Le texte traduit en effet l'engagement du Président de la République de renforcer considérablement les sanctions financières des partis politiques qui ne respectent pas leurs obligations en la matière.

Cette mesure est hautement symbolique, car le monde politique se doit d'être exemplaire en matière d'égalité. (*Mme Nathalie Goulet s'exclame.*) En effet, comment encourager les entreprises et les structures sportives ou médiatiques à agir pour l'égalité entre les femmes et les hommes, si les instances politiques n'avancent pas sur ces questions de parité ?

Mais au-delà de la parité au sein des institutions locales ou nationales, qui progresse scrutin après scrutin du fait des récentes réformes, il faudra nous attaquer, lors de prochains rendez-vous parlementaires, à la parité au sein des exécutifs et au partage de l'ensemble des responsabilités.

Le projet de loi est en passe d'être voté. Il marque pour nous la fin d'une étape. Comme je suis d'un naturel optimiste, j'ai envie de croire avec vous, mes chers collègues, que ce texte, qui a réuni un fort consensus politique et nous

permet de franchir un pas considérable, nous engage encore plus : le travail ne pourra que continuer au-delà de la session parlementaire qui s'achève.

Nous pourrions reprendre ce chantier avec enthousiasme et détermination, à l'occasion d'un nouveau cycle pour notre assemblée, qui débutera après les élections sénatoriales et l'application de leur nouveau mode de scrutin. Ce sera l'occasion, mes chères collègues, d'en mesurer les effets : j'espère que la proportion de sénatrices dépassera enfin les 23 % ! *(Applaudissements sur les travées du groupe socialiste, du groupe CRC, du groupe écologiste, ainsi que sur certaines travées du RDSE et de l'UDI-UC.)*

Mme la présidente. La discussion générale est close.

Je rappelle que, en application de l'article 42, alinéa 12, du règlement, aucun amendement n'est recevable, sauf accord du Gouvernement. En outre, le Sénat étant appelé à se prononcer avant l'Assemblée nationale, il statue d'abord sur les éventuels amendements puis, par un seul vote, sur l'ensemble du texte.

Je donne lecture du texte élaboré par la commission mixte paritaire :

PROJET DE LOI POUR L'ÉGALITÉ RÉELLE ENTRE LES FEMMES ET LES HOMMES

Article 1^{er}

- ① L'État et les collectivités territoriales, ainsi que leurs établissements publics, mettent en œuvre une politique pour l'égalité entre les femmes et les hommes selon une approche intégrée. Ils veillent à l'évaluation de l'ensemble de leurs actions.
- ② La politique pour l'égalité entre les femmes et les hommes comporte notamment :
- ③ 1° Des actions de prévention et de protection permettant de lutter contre les violences faites aux femmes et les atteintes à leur dignité ;
- ④ 1° *bis* Des actions visant à renforcer la lutte contre le système prostitutionnel ;
- ⑤ 2° Des actions destinées à prévenir et à lutter contre les stéréotypes sexistes ;
- ⑥ 3° Des actions visant à assurer aux femmes la maîtrise de leur sexualité, notamment par l'accès à la contraception et à l'interruption volontaire de grossesse ;
- ⑦ 4° Des actions de lutte contre la précarité des femmes ;
- ⑧ 5° Des actions visant à garantir l'égalité professionnelle et salariale et la mixité dans les métiers ;
- ⑨ 6° Des actions tendant à favoriser une meilleure articulation des temps de vie et un partage équilibré des responsabilités parentales ;
- ⑩ 7° Des actions visant à favoriser l'égal accès des femmes et des hommes aux mandats électoraux et aux fonctions électives, ainsi qu'aux responsabilités professionnelles et sociales ;
- ⑪ 8° Des actions visant à garantir l'égalité de traitement entre les femmes et les hommes et leur égal accès à la création et à la production culturelle et artistique ainsi qu'à la diffusion des œuvres ;
- ⑫ 9° *(Supprimé)*

- ⑬ 10° Des actions visant à porter à la connaissance du public les recherches françaises et internationales sur la construction sociale des rôles sexués.

TITRE I^{ER}

DISPOSITIONS RELATIVES À L'ÉGALITÉ ENTRE LES FEMMES ET LES HOMMES DANS LA VIE PROFESSIONNELLE

.....

Article 2 G

- ① L'article L. 3221-6 du code du travail est complété par un alinéa ainsi rédigé :
 - ② « À l'issue des négociations mentionnées à l'article L. 2241-7, les organisations liées par une convention de branche ou, à défaut, par des accords professionnels remettent à la Commission nationale de la négociation collective et au Conseil supérieur de l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes un rapport sur la révision des catégories professionnelles et des classifications, portant sur l'analyse des négociations réalisées et sur les bonnes pratiques. »
-

Article 2 I

- ① Le code du travail est ainsi modifié :
- ② 1° Le dernier alinéa des articles L. 1134-4 et L. 1144-3 est supprimé ;
- ③ 2° Au premier alinéa de l'article L. 1235-4, les références : « L. 1235-3 et L. 1235-11 » sont remplacées par les références : « L. 1132-4, L. 1134-4, L. 1144-3, L. 1152-3, L. 1153-4, L. 1235-3 et L. 1235-11 » ;
- ④ 3° Le 3° de l'article L. 1235-5 est complété par les mots : «, en cas de méconnaissance des articles L. 1235-3 et L. 1235-11 ».

Article 2

- ① I. – Le code de la sécurité sociale est ainsi modifié :
- ② 1° A À la première phrase du premier alinéa de l'article L. 161-9, les mots : « du complément de libre choix d'activité de la prestation d'accueil du jeune enfant prévu » sont remplacés par les mots : « de la prestation partagée d'éducation de l'enfant prévue » et les mots : « de ce complément » sont remplacés par les mots : « de cette prestation » ;
- ③ 1° B À l'article L. 161-9-2, les mots : « du complément prévu » sont remplacés par les mots : « de la prestation prévue » et les mots : « ou dudit complément » sont remplacés par les mots : « ou de ladite prestation » ;
- ④ 1° C Le 5° de l'article L. 168-7 est ainsi rédigé :
- ⑤ « 5° La prestation partagée d'éducation de l'enfant. » ;
- ⑥ 1° D L'article L. 333-3 est ainsi modifié :
- ⑦ a) Au 4°, les mots : « Le complément de libre choix d'activité » sont remplacés par les mots : « La prestation partagée d'éducation de l'enfant » et le mot : « prévu » est remplacé par le mot : « prévue » ;

- 8) *b)* Au 5°, les mots : « Le complément de libre choix d'activité » sont remplacés par les mots : « La prestation partagée d'éducation de l'enfant » et le mot : « celui-ci » est remplacé par le mot : « celle-ci » ;
- 9) 1° E L'article L. 381-1 est ainsi modifié :
- 10) *a)* Au premier alinéa, les mots : « du complément de libre choix d'activité de cette prestation » sont remplacés par les mots : « de la prestation partagée d'éducation de l'enfant » ;
- 11) *b)* Au deuxième alinéa, les mots : « du complément de libre choix d'activité » sont remplacés par les mots : « de la prestation partagée d'éducation de l'enfant » ;
- 12) 1° L'article L. 531-1 est ainsi modifié :
- 13) *a)* Au début du 3°, les mots : « Un complément de libre choix d'activité versé » sont remplacés par les mots : « Une prestation partagée d'éducation de l'enfant versée » ;
- 14) *b)* À l'avant-dernier alinéa, les mots : « les compléments » sont remplacés par les mots : « la prestation et le complément » ;
- 15) *c)* Au dernier alinéa, les mots : « du complément mentionné » sont remplacés par les mots : « de la prestation mentionnée » et le mot : « celui » est remplacé par les mots : « le complément » ;
- 16) 2° L'article L. 531-4 est ainsi modifié :
- 17) *a)* Le I est ainsi modifié :
- 18) – au début du premier alinéa du 1, les mots : « Le complément de libre choix d'activité est versé » sont remplacés par les mots : « La prestation partagée d'éducation de l'enfant est versée » ;
- 19) – au début de la première phrase du premier alinéa du 2, les mots : « Le complément est attribué » sont remplacés par les mots : « La prestation est attribuée » ;
- 20) – au troisième alinéa du 2, les mots : « ce complément à temps partiel est attribué » sont remplacés par les mots : « cette prestation à taux partiel est attribuée » ;
- 21) – au début de la première phrase du dernier alinéa du 2, les mots : « Ce complément à taux partiel est attribué » sont remplacés par les mots : « Cette prestation à taux partiel est attribuée » ;
- 22) *b)* À la première phrase du II, les mots : « du complément de libre choix d'activité » sont remplacés par les mots : « de la prestation partagée d'éducation de l'enfant » et les mots : « au complément » sont remplacés par les mots : « à la prestation » ;
- 23) *c)* Le dernier alinéa du III est ainsi modifié :
- 24) – à la première phrase, les mots : « compléments de libre choix d'activité » sont remplacés par les mots : « prestations partagées d'éducation de l'enfant » ;
- 25) – à la deuxième phrase, les mots : « un complément à taux partiel peut être attribué » sont remplacés par les mots : « une prestation à taux partiel peut être attribuée », le mot : « compléments » est remplacé par le mot : « prestations » et les mots : « du complément » sont remplacés par les mots : « de la prestation » ;
- 26) – à la dernière phrase, le mot : « compléments » est remplacé par le mot : « prestations », les mots : « du complément » sont remplacés par les mots : « de la prestation » et les mots : « ce dernier complément » sont remplacés par les mots : « cette dernière prestation » ;
- 27) *d)* Le IV est ainsi modifié :
- 28) – au premier alinéa, les mots : « le complément est versé » sont remplacés par les mots : « la prestation est versée » ;
- 29) – à la première phrase du second alinéa, les mots : « le complément est également versé » sont remplacés par les mots : « la prestation est également versée » ;
- 30) *e)* Le VI est ainsi modifié :
- 31) – à la première phrase du premier alinéa, les mots : « le complément de libre choix d'activité à taux plein peut être cumulé » sont remplacés par les mots : « la prestation partagée d'éducation de l'enfant à taux plein peut être cumulée » ;
- 32) – à la première phrase du deuxième alinéa, les mots : « le complément de libre choix d'activité à taux plein peut être attribué » sont remplacés par les mots : « la prestation partagée d'éducation de l'enfant à taux plein peut être attribuée » ;
- 33) – au dernier alinéa, les mots : « au complément de libre choix d'activité » sont remplacés par les mots : « à la prestation partagée d'éducation de l'enfant » ;
- 34) *f)* (Supprimé)
- 35) 3° L'article L. 531-9 est ainsi modifié :
- 36) *a)* Au premier alinéa, les mots : « le complément de libre choix d'activité à taux plein mentionné au premier alinéa du 1 du I de l'article L. 531-4, sauf si ce dernier est versé » sont remplacés par les mots : « la prestation partagée d'éducation de l'enfant à taux plein mentionnée au premier alinéa du 1 du I de l'article L. 531-4, sauf si cette dernière est versée » ;
- 37) *b)* Au second alinéa, les mots : « du complément de libre choix d'activité » sont remplacés par les mots : « de la prestation partagée d'éducation de l'enfant » ;
- 38) 4° À l'article L. 531-10, les mots : « le complément de libre choix d'activité » sont remplacés par les mots : « la prestation partagée d'éducation de l'enfant », le mot : « versés » est remplacé par le mot : « versées » et le mot : « maintenus » est remplacé par le mot : « maintenues » ;
- 39) 5° L'article L. 532-2 est ainsi modifié :
- 40) *a)* Au début du I, du premier alinéa du II et de la première phrase du III, les mots : « Le complément de libre choix d'activité » sont remplacés par les mots : « La prestation partagée d'éducation de l'enfant » ;
- 41) *b)* Au dernier alinéa du II, les mots : « du complément de libre choix d'activité » sont remplacés par les mots : « de la prestation partagée d'éducation de l'enfant » ;
- 42) *c)* Au début de la seconde phrase du III, le mot : « Il » est remplacé par le mot : « Elle » ;
- 43) *d)* Au IV, les mots : « du complément de libre choix d'activité » sont remplacés par les mots : « de la prestation partagée d'éducation de l'enfant » et les mots : « le complément » sont remplacés par les mots : « la prestation » ;

- 44 e) Au V, les mots : « le complément de libre choix d'activité » sont remplacés par les mots : « la prestation partagée d'éducation de l'enfant » ;
- 45 5° *bis* Le 6° de l'article L. 544-9 est ainsi rédigé :
- 46 « 6° La prestation partagée d'éducation de l'enfant ; »
- 47 6° Le premier alinéa de l'article L. 552-1 est ainsi modifié :
- 48 a) À la première phrase, les mots : « de l'allocation de base, du complément de libre choix du mode de garde de la prestation d'accueil du jeune enfant, du complément de libre choix d'activité de la prestation d'accueil du jeune enfant » sont remplacés par les mots : « de la prestation mentionnée à l'article L. 531-1 pour l'allocation de base, le complément de libre choix du mode de garde et la prestation partagée d'éducation de l'enfant » ;
- 49 b) À la seconde phrase, les mots : « de la prestation d'accueil du jeune enfant, du complément de libre choix d'activité de cette dernière prestation » sont remplacés par les mots : « et de la prestation partagée d'éducation de l'enfant » ;
- 50 7° Au 1° du I de l'article L. 553-4, les mots : « le complément de libre choix d'activité de la prestation d'accueil du jeune enfant » sont remplacés par les mots : « la prestation partagée d'éducation de l'enfant » ;
- 51 8° Au dernier alinéa de l'article L. 755-19, les mots : « le complément de libre choix d'activité de cette prestation » sont remplacés par les mots : « la prestation partagée d'éducation de l'enfant ».
- 52 II. – Au 3° de l'article L. 531-1 du code de la sécurité sociale, les mots : « à celui des parents » sont remplacés par les mots : « au membre du couple ».
- 53 III. – L'article L. 531-4 du même code est ainsi modifié :
- 54 1° Le I est complété par un 3 ainsi rédigé :
- 55 « 3. La prestation partagée d'éducation de l'enfant est versée pendant une durée, fixée par décret, en fonction du rang de l'enfant. À partir du deuxième enfant, cette durée comprend les périodes postérieures à l'accouchement donnant lieu à indemnisation par les assurances maternité des régimes obligatoires de sécurité sociale ou à maintien de traitement en application de statuts ainsi que les périodes indemnisées au titre du congé d'adoption.
- 56 « Lorsque les deux membres du couple ont tous deux droit à la prestation, assument conjointement la charge de l'enfant au titre duquel la prestation partagée d'éducation de l'enfant est versée et que chacun d'entre eux fait valoir, simultanément ou successivement, son droit à la prestation, la durée totale de versement peut être prolongée jusqu'à ce que l'enfant atteigne un âge limite en fonction de son rang. Le droit à la prestation partagée d'éducation de l'enfant est ouvert jusqu'à ce que l'enfant ait atteint cet âge limite. L'âge limite de l'enfant, le montant de la prestation et les conditions dans lesquelles la durée de la prestation peut être prolongée sont fixés par décret.
- 57 « La durée étendue de versement mentionnée au deuxième alinéa du présent 3 bénéficie également à la personne qui assume seule la charge de l'enfant. Par dérogation à l'article L. 552-1, cette durée étendue reste acquise à la personne qui, à l'issue de la durée mentionnée au premier alinéa du présent 3, conclut un mariage ou un pacte civil de solidarité ou débute une vie en concubinage.
- 58 « Par dérogation à l'âge limite mentionné à l'article L. 531-1 et au deuxième alinéa du présent 3, le versement de la prestation partagée d'éducation de l'enfant est prolongé, pour le couple qui assume la charge de deux enfants et plus, jusqu'au mois de septembre suivant la date anniversaire de l'enfant lorsque les ressources du couple n'excèdent pas le plafond prévu à l'article L. 522-1 et tant qu'une demande dans un établissement ou service d'accueil d'enfants de moins de six ans ou dans un établissement scolaire est restée insatisfaite et que l'un des deux membres du couple exerce une activité professionnelle. Cette dernière condition ne s'applique pas à la personne qui assume seule la charge de l'enfant. » ;
- 59 2° La seconde phrase du II est supprimée ;
- 60 2° *bis* À la fin du premier alinéa du IV, les mots : «, sous réserve des dispositions du II » sont supprimés ;
- 61 3° Le VI est complété par deux alinéas ainsi rédigés :
- 62 « Lorsque les deux membres du couple assument conjointement la charge de l'enfant au titre duquel le montant majoré de la prestation partagée d'éducation de l'enfant prévu au deuxième alinéa du présent VI est versé et que chacun d'entre eux fait valoir, successivement, son droit au montant majoré, la durée totale de versement peut être augmentée jusqu'à ce que l'enfant atteigne un âge limite fixé par décret. Cette demande peut être déposée jusqu'à ce que l'enfant ait atteint cet âge limite. Les conditions dans lesquelles la durée de versement du montant majoré peut être augmentée sont fixées par décret.
- 63 « La durée étendue de versement mentionnée à l'avant-dernier alinéa du présent VI bénéficie également à la personne qui assume seule la charge de l'enfant. Par dérogation à l'article L. 552-1, cette durée étendue reste acquise à la personne qui, à l'issue de la durée mentionnée au premier alinéa du 3 du I, conclut un mariage ou un pacte civil de solidarité ou débute une vie en concubinage. »
- 64 III *bis*. – Aux première et seconde phrases du deuxième alinéa du 2 du I de l'article L. 531-4 du code de la sécurité sociale, les mots : « Le complément » sont remplacés par les mots : « La prestation » et le mot : « attribué » est remplacé par le mot : « attribuée ».
- 65 IV. – (*Supprimé*)
- 66 IV *bis*. – L'article L. 1225-48 du code du travail est ainsi modifié :
- 67 1° (*nouveau*) À la seconde phrase du premier alinéa, le mot : « troisième » est remplacé par le mot : « quatrième » ;
- 68 2° Après le deuxième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- 69 « En cas de naissances multiples, le congé parental d'éducation peut être prolongé jusqu'à l'entrée à l'école maternelle des enfants. Pour les naissances multiples d'au moins trois enfants ou les arrivées simultanées d'au moins trois enfants adoptés ou confiés en vue d'adoption, il peut être prolongé cinq fois pour prendre fin au plus tard au sixième anniversaire des enfants. »
- 70 V. – Le présent article est applicable aux enfants nés ou adoptés à partir du 1^{er} octobre 2014.

- 71 Pour les enfants nés ou adoptés avant le 1^{er} octobre 2014, les dispositions du code de la sécurité sociale demeurent applicables dans leur rédaction antérieure à la date d'entrée en vigueur du présent article.

.....

Article 2 bis BA

- 1 Après l'article L. 1235-3 du code du travail, il est inséré un article L. 1235-3-1 ainsi rédigé :
- 2 « Art. L. 1235-3-1. – Lorsque le juge constate que le licenciement est intervenu en méconnaissance des articles L. 1132-1, L. 1153-2 et L. 1225-5 et que le salarié ne demande pas la poursuite de son contrat de travail ou lorsque sa réintégration est impossible, le juge octroie au salarié une indemnité à la charge de l'employeur qui ne peut être inférieure aux salaires des douze derniers mois. Elle est due sans préjudice du paiement du salaire qui aurait été perçu pendant la période écoulée entre le licenciement et la décision de justice définitive et, le cas échéant, de l'indemnité de licenciement prévue à l'article L. 1234-9. »

Article 2 bis B

- 1 Après le premier alinéa de l'article L. 1225-16 du code du travail, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- 2 « Le conjoint salarié de la femme enceinte ou la personne salariée liée à elle par un pacte civil de solidarité ou vivant maritalement avec elle bénéficie également d'une autorisation d'absence pour se rendre à trois de ces examens médicaux obligatoires au maximum. »

.....

Article 2 bis D

- 1 L'ordonnance n° 2005-722 du 29 juin 2005 relative à la Banque publique d'investissement est ainsi modifiée :
- 2 1° Au troisième alinéa de l'article 1^{er} A, après le mot : « vers », sont insérés les mots : « l'entrepreneuriat féminin, » ;
- 3 2° L'article 7-1 est ainsi modifié :
- 4 a) Après le troisième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- 5 « Elle assure l'accès des personnes du sexe le moins représenté aux actions mises en œuvre dans le cadre de ses missions et peut instaurer à cette fin des dispositifs de nature à favoriser l'un des deux sexes dans la création et l'accompagnement des entreprises. » ;
- 6 b) (*nouveau*) À la seconde phrase du dernier alinéa, le mot : « trois » est remplacé par le mot : « quatre ».

Article 2 bis E

- 1 I. – Afin de faciliter le retour à l'emploi des parents qui cessent leur activité professionnelle pour s'occuper d'un enfant, l'État peut autoriser l'expérimentation du versement aux parents de deux enfants du montant majoré de la prestation partagée d'éducation de l'enfant prévu au deuxième alinéa du VI de l'article L. 531-4 du code de la sécurité sociale.

- 2 Cette expérimentation s'applique aux parents de deux enfants résidant ou ayant élu domicile dans les départements ou territoires dont la liste est fixée par arrêté conjoint des ministres chargés des droits des femmes et de la sécurité sociale.

- 3 II. – L'expérimentation mentionnée au I est conduite pour une durée de vingt-quatre mois à compter de la publication de l'arrêté mentionné au second alinéa du même I, qui intervient au plus tard le 1^{er} janvier 2015. Elle donne lieu, au plus tard six mois avant son terme, à la transmission au Parlement d'un rapport d'évaluation, notamment sur les effets sur l'emploi de cette expérimentation.

.....

Article 3

- 1 I. – L'article 8 de l'ordonnance n° 2005-649 du 6 juin 2005 relative aux marchés passés par certaines personnes publiques ou privées non soumises au code des marchés publics est ainsi modifié :
- 2 1° Au 1°, après la référence : « 222-40, », est insérée la référence : « 225-1, » ;
- 3 2° Au 2°, après le mot : « articles », est insérée la référence : « L. 1146-1, » ;
- 4 3° Après le 6°, il est inséré un 7° ainsi rédigé :
- 5 « 7° Les personnes qui, au 31 décembre de l'année précédant celle au cours de laquelle a lieu le lancement de la consultation, n'ont pas mis en œuvre l'obligation de négociation prévue à l'article L. 2242-5 du code du travail et qui, à la date à laquelle elles soumissionnent, n'ont pas réalisé ou engagé la régularisation de leur situation. »
- 6 II – L'article 4 de l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004 sur les contrats de partenariat est ainsi modifié :
- 7 1° Au a, après la référence : « 222-40, », est insérée la référence : « 225-1, » ;
- 8 2° Au b, après le mot : « articles », est insérée la référence : « L. 1146-1, » ;
- 9 3° Après le e, il est inséré un f ainsi rédigé :
- 10 « f) Les personnes qui, au 31 décembre de l'année précédant celle au cours de laquelle a lieu le lancement de la consultation, n'ont pas mis en œuvre l'obligation de négociation prévue à l'article L. 2242-5 du code du travail et qui, à la date à laquelle elles soumissionnent, n'ont pas réalisé ou engagé la régularisation de leur situation. »
- 11 III. – Après le deuxième alinéa de l'article 38 de la loi n° 93-122 du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- 12 « Les interdictions de soumissionner prévues à l'article 8 de l'ordonnance n° 2005-649 du 6 juin 2005 relative aux marchés passés par certaines personnes publiques ou privées non soumises au code des marchés publics s'appliquent aux délégations de service public. »
- 13 IV. – Le présent article est applicable aux contrats conclus à compter du 1^{er} décembre 2014.

.....

Article 5

- ① À titre expérimental, la convention ou l'accord collectif prévu à l'article L. 3152-1 du code du travail peut autoriser le salarié à utiliser une partie des droits affectés sur le compte épargne-temps, institué en application du même article, dans la limite maximale de 50 % de ces droits, pour financer l'une des prestations de services prévues à l'article L. 1271-1 du même code au moyen d'un chèque emploi-service universel.
- ② Un décret définit les modalités de mise en œuvre du présent article et les conditions dans lesquelles cette expérimentation est évaluée. L'expérimentation est d'une durée de deux ans à compter de la publication de ce décret, et au plus tard à compter du 1^{er} octobre 2014.
-

Article 5 *sexies* A

- ① I. – Le code civil est ainsi modifié :
- ② 1° À l'article 601, au 1° de l'article 1728, à l'article 1729 et au premier alinéa de l'article 1766, les mots : « en bon père de famille » sont remplacés par le mot : « raisonnablement » ;
- ③ 2° À la fin de l'article 627, les mots : « en bons pères de famille » sont remplacés par le mot : « raisonnablement » ;
- ④ 3° À la fin du premier alinéa des articles 1137 et 1374, à l'article 1806 et à la fin de la seconde phrase du premier alinéa de l'article 1962, les mots : « d'un bon père de famille » sont remplacés par le mot : « raisonnables » ;
- ⑤ 4° À la première phrase de l'article 1880, les mots : « en bon père de famille, » sont remplacés par le mot : « raisonnablement ».
- ⑥ II. – À la fin du premier alinéa de l'article L. 314-8 du code de la consommation, les mots : « d'un bon père de famille » sont remplacés par le mot : « raisonnables ».
- ⑦ III. – Au premier alinéa de l'article L. 462-12 du code rural et de la pêche maritime, les mots : « en bon père de famille » sont remplacés par le mot : « raisonnablement ».
- ⑧ IV. – À la fin du premier alinéa de l'article L. 221-2 du code de l'urbanisme, les mots : « en bon père de famille » sont remplacés par le mot : « raisonnablement ».
- ⑨ V. – À la fin de la seconde phrase du deuxième alinéa de l'article L. 641-4 du code de la construction et de l'habitation, les mots : « en bon père de famille » sont remplacés par le mot : « raisonnablement ».

.....

TITRE II

**DISPOSITIONS RELATIVES À LA LUTTE
CONTRE LA PRÉCARITÉ**

Article 6

- ① I. – Afin d'améliorer la situation des personnes qui élèvent seules leurs enfants à la suite d'une séparation ou d'un divorce, un mécanisme de renforcement des garanties contre les impayés de pensions alimentaires est expérimenté.
- ② Cette expérimentation s'applique aux bénéficiaires de l'allocation de soutien familial mentionnée au 3° de l'article L. 523-1 du code de la sécurité sociale et aux bénéficiaires de l'aide au recouvrement mentionnée à l'article L. 581-1 du même code, résidant ou ayant élu domicile dans les départements dont la liste est fixée par arrêté conjoint des ministres chargés des droits des femmes et de la sécurité sociale, ainsi qu'aux débiteurs de créances alimentaires à l'égard desdits bénéficiaires, quel que soit leur lieu de résidence.
- ③ II. – Pour l'expérimentation mentionnée au I, le directeur de l'organisme débiteur des prestations familiales peut, en vue de faciliter la fixation de l'obligation d'entretien par l'autorité judiciaire, transmettre au parent bénéficiaire de l'allocation de soutien familial les renseignements dont il dispose concernant l'adresse et la solvabilité du débiteur.
- ④ III. – Pour l'expérimentation mentionnée au I, il est dérogé au 3° de l'article L. 523-1 et aux articles L. 581-2 et L. 581-3 du code de la sécurité sociale afin d'ouvrir le droit à l'allocation différentielle de soutien familial au parent dont la créance alimentaire pour enfants est inférieure au montant de l'allocation de soutien familial même lorsque le débiteur s'acquitte intégralement du paiement de ladite créance. Dans ce cas, l'allocation différentielle versée n'est pas recouvrée et reste acquise à l'allocataire.
- ⑤ III *bis*. – Pour l'expérimentation mentionnée au I, les conditions dans lesquelles le parent est considéré comme hors d'état de faire face à son obligation d'entretien ou au versement d'une pension alimentaire mise à sa charge par décision de justice, tel que mentionné au 3° de l'article L. 523-1 du code de la sécurité sociale, sont définies par décret.
- ⑥ IV. – Pour l'expérimentation mentionnée au I et afin d'améliorer le recouvrement des pensions alimentaires impayées :
- ⑦ 1° La procédure de paiement direct, lorsqu'elle est mise en œuvre par l'organisme débiteur des prestations familiales, est applicable, par dérogation à l'article L. 213-4 du code des procédures civiles d'exécution, aux termes échus de la pension alimentaire pour les vingt-quatre derniers mois avant la notification de la demande de paiement direct. Le règlement de ces sommes est fait par fractions égales sur une période de vingt-quatre mois ;
- ⑧ 2° Il est dérogé à l'article L. 3252-5 du code du travail afin d'autoriser l'organisme débiteur des prestations familiales à procéder, dans les conditions définies par

ce même article, au prélèvement direct du terme mensuel courant et des vingt-quatre derniers mois impayés de la pension alimentaire.

- ⑨ IV *bis*. – Pour l'expérimentation mentionnée au I, est regardée comme se soustrayant ou se trouvant hors d'état de faire face à l'obligation d'entretien ou au versement de la pension alimentaire mise à sa charge par décision de justice la personne en défaut de paiement depuis au moins un mois.
- ⑩ IV *ter*. – Pour l'expérimentation mentionnée au I, il est dérogé à l'article L. 523-2 du code de la sécurité sociale afin de maintenir, pendant une durée fixée par décret, le droit à l'allocation de soutien familial pour le père ou la mère titulaire du droit à l'allocation qui s'est marié, a conclu un pacte civil de solidarité ou vit en concubinage.
- ⑪ V. – L'expérimentation mentionnée au I est conduite pour une durée de dix-huit mois à compter de la publication de l'arrêté mentionné au second alinéa du même I, qui intervient au plus tard le 1^{er} octobre 2014. L'expérimentation donne lieu à la transmission au Parlement d'un rapport d'évaluation au plus tard neuf mois avant son terme. Sont annexés à ce rapport une évolution comparée du taux de recouvrement de l'ensemble des caisses d'allocations familiales selon qu'elles participent ou non à l'expérimentation mentionnée audit I et un diagnostic des disparités relevées entre elles.
- ⑫ Dans les départements mentionnés au même I, afin de disposer des éléments utiles à l'évaluation de l'expérimentation et de mesurer ses impacts sur le recouvrement des pensions alimentaires, les organismes débiteurs des prestations familiales, en lien avec les services du ministère de la justice, établissent un suivi statistique informatisé des pensions alimentaires, des créanciers et des débiteurs ainsi que des motifs retenus pour qualifier les débiteurs comme étant hors d'état de faire face à leur obligation d'entretien ou au paiement de la pension alimentaire mentionnés au 3^o de l'article L. 523-1 du code de la sécurité sociale.
- ⑬ VI. – L'allocation différentielle versée lorsque le débiteur d'une créance alimentaire s'acquitte du paiement de ladite créance est à la charge de la branche Famille de la sécurité sociale et est servie selon les mêmes règles que l'allocation de soutien familial mentionnée à l'article L. 523-1 du code de la sécurité sociale en matière d'attribution des prestations, d'organisme débiteur, de financement de la prestation, de prescription, d'indus, d'incessibilité et d'insaisissabilité, de fraude et de sanctions ainsi que de contentieux.
- ⑭ VII. – Un décret en Conseil d'État détermine les modalités d'application du présent article.

Article 6 *bis* A

- ① Le deuxième alinéa de l'article 373-2-2 du code civil est complété par une phrase ainsi rédigée :
- ② « Cette convention ou, à défaut, le juge peut prévoir le versement de la pension alimentaire par virement bancaire ou par tout autre moyen de paiement. »

.....

Article 6 *septies*

- ① I. – Afin d'aider les familles modestes à recourir à l'offre d'accueil par les assistants maternels, le versement en tiers payant, directement à l'assistant maternel agréé, du complément de libre choix du mode de garde normalement versé au parent employeur est expérimenté.
- ② En cohérence avec les objectifs du plan pluriannuel de lutte contre la pauvreté et pour l'inclusion sociale et, le cas échéant, en articulation avec les actions menées par les collectivités territoriales ou leurs groupements auprès des personnes engagées dans un parcours d'insertion sociale ou professionnelle, cette expérimentation doit permettre aux familles qui en ont le plus besoin un accès facilité à tous les modes de garde.
- ③ II. – Pour cette expérimentation, il est dérogé aux articles L. 531-1 et L. 531-5 du code de la sécurité sociale afin de permettre le versement à l'assistant maternel agréé de la prise en charge prévue au *b* du I du même article L. 531-5.
- ④ III. – Peuvent prendre part à l'expérimentation, sous réserve de leur accord, d'une part, le ménage ou la personne dont les ressources sont inférieures à un plafond, fixé par décret, qui varie selon le nombre d'enfants à charge et, d'autre part, l'assistant maternel mentionné à l'article L. 421-1 du code de l'action sociale et des familles que le parent emploie.
- ⑤ Une convention signée entre l'organisme débiteur des prestations familiales, l'assistant maternel et le parent employeur rappelle aux parties leurs engagements respectifs.
- ⑥ Pour l'application des dispositions législatives et réglementaires fiscales et sociales, la prise en charge mentionnée au II du présent article, versée directement à l'assistant maternel, est considérée comme une rémunération versée par le parent employeur à l'assistant maternel. Le *a* du I de l'article L. 531-5 et l'article L. 531-8 du code de la sécurité sociale sont applicables au parent employeur. Il déduit le montant de la prise en charge mentionnée au II du présent article de la rémunération qu'il verse à l'assistant maternel.
- ⑦ IV. – La participation à l'expérimentation des personnes mentionnées au III du présent article prend fin en cas de cessation de recours à l'assistant maternel, de notification du souhait de ne plus prendre part à l'expérimentation ou de non-respect des engagements figurant dans la convention prévue au deuxième alinéa du III. Lorsque les ressources du ménage ou de la personne dépassent, au cours de l'expérimentation, le plafond mentionné au premier alinéa du III, il n'est pas mis fin au versement du complément de libre choix du mode de garde dans les conditions prévues au présent article.
- ⑧ V. – L'expérimentation est conduite par les organismes débiteurs des prestations familiales qui figurent sur une liste fixée par arrêté du ministre chargé de la famille, pour une durée de dix-huit mois à compter de la publication de l'arrêté. Elle prend fin, au plus tard, le 1^{er} juillet 2016.

- ⑨ Le Gouvernement transmet au Parlement un rapport d'évaluation avant la fin de l'expérimentation, assorti des observations des organismes débiteurs des prestations familiales ayant participé à l'expérimentation.

TITRE III

DISPOSITIONS RELATIVES À LA PROTECTION DES PERSONNES VICTIMES DE VIOLENCES ET À LA LUTTE CONTRE LES ATTEINTES À LA DIGNITÉ ET À L'IMAGE À RAISON DU SEXE DANS LE DOMAINE DE LA COMMUNICATION

Chapitre I^{er}

DISPOSITIONS RELATIVES À LA PROTECTION DES PERSONNES VICTIMES DE VIOLENCES

Article 7

- ① I. – (*Supprimé*)
- ② II. – L'article 515-11 du code civil est ainsi modifié :
- ③ 1° À la première phrase du premier alinéa, après le mot : « délivrée », sont insérés les mots : «, dans les meilleurs délais, » ;
- ④ 1° *bis* À la même première phrase, les mots : « la victime est exposée » sont remplacés par les mots : « la victime ou un ou plusieurs enfants sont exposés » ;
- ⑤ 1° *ter* La seconde phrase du 3° est complétée par les mots : «, même s'il a bénéficié d'un hébergement d'urgence » ;
- ⑥ 2° Le 4° est ainsi rédigé :
- ⑦ « 4° Préciser lequel des partenaires liés par un pacte civil de solidarité ou des concubins continuera à résider dans le logement commun et statuer sur les modalités de prise en charge des frais afférents à ce logement. Sauf circonstances particulières, la jouissance de ce logement est attribuée au partenaire lié par un pacte civil de solidarité ou au concubin qui n'est pas l'auteur des violences, même s'il a bénéficié d'un hébergement d'urgence ; »
- ⑧ 2° *bis* Après le 6°, il est inséré un 6° *bis* ainsi rédigé :
- ⑨ « 6° *bis* Autoriser la partie demanderesse à dissimuler son domicile ou sa résidence et à élire domicile pour les besoins de la vie courante chez une personne morale qualifiée ; »
- ⑩ 3° Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :
- ⑪ « Lorsque le juge délivre une ordonnance de protection en raison de violences, susceptibles de mettre en danger un ou plusieurs enfants, il en informe sans délai le procureur de la République. »
- ⑫ III. – L'article 515-12 du même code est ainsi modifié :
- ⑬ 1° À la fin de la première phrase, les mots : « quatre mois » sont remplacés par les mots : « six mois à compter de la notification de l'ordonnance » ;
- ⑭ 2° La deuxième phrase est complétée par les mots : « ou si le juge aux affaires familiales a été saisi d'une requête relative à l'exercice de l'autorité parentale. »
- ⑮ IV. – Au premier alinéa de l'article 515-13 du même code, après le mot : « délivrée », sont insérés les mots : « en urgence ».

.....

Article 14 bis

- ① Le code de l'entrée et du séjour des étrangers et du droit d'asile est ainsi modifié :
- ② 1° Après le 9° de l'article L. 314-11, il est inséré un 10° ainsi rédigé :
- ③ « 10° À l'étranger qui remplit les conditions prévues au second alinéa de l'article L. 316-1. » ;
- ④ 2° Au second alinéa de l'article L. 316-1, les mots : « peut être délivrée » sont remplacés par les mots : « est délivrée de plein droit ».

.....

Article 15 quinquies A

- ① Le code de l'éducation est ainsi modifié :
- ② 1° A L'article L. 232-3 est ainsi modifié :
- ③ a) Après le deuxième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- ④ « La récusation d'un membre du Conseil national de l'enseignement supérieur et de la recherche peut être prononcée s'il existe une raison objective de mettre en doute son impartialité. La demande de récusation est formée par la personne poursuivie, par le président ou le directeur de l'établissement, par le recteur d'académie ou par le médiateur académique. » ;
- ⑤ b) Au dernier alinéa, les mots : « et leur fonctionnement sont fixées » sont remplacés par les mots : «, leur fonctionnement et les conditions de récusation de leurs membres sont fixés » ;
- ⑥ 1° L'article L. 712-6-2 est ainsi modifié :
- ⑦ a) Après le deuxième alinéa, sont insérés deux alinéas ainsi rédigés :
- ⑧ « La récusation d'un membre d'une section disciplinaire peut être prononcée s'il existe une raison objective de mettre en doute son impartialité. L'examen des poursuites peut être attribué à la section disciplinaire d'un autre établissement s'il existe une raison objective de mettre en doute l'impartialité de la section. La demande de récusation ou de renvoi à une autre section disciplinaire peut être formée par la personne poursuivie, par le président ou le directeur de l'établissement, par le recteur d'académie ou par le médiateur académique.
- ⑨ « En cas de renvoi des poursuites devant la section disciplinaire d'un autre établissement, l'établissement d'origine prend en charge, s'il y a lieu, les frais de transport et d'hébergement des témoins convoqués par le président de la section disciplinaire, dans les conditions prévues pour les déplacements temporaires des personnels civils de l'État. » ;
- ⑩ b) Après la deuxième phrase du dernier alinéa, est insérée une phrase ainsi rédigée :
- ⑪ « Il détermine également les conditions dans lesquelles la récusation d'un membre d'une section disciplinaire ou l'attribution de l'examen des poursuites à la section disciplinaire d'un autre établissement sont décidées. » ;
- ⑫ 2° (*Supprimé*)

Chapitre I^{er} *bis*DISPOSITIONS RELATIVES À LA LUTTE
CONTRE LES MARIAGES FORCÉS**Article 15 septies**

- ① L'article 202-1 du code civil est ainsi modifié :
- ② 1° Le premier alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée :
- ③ « Quelle que soit la loi personnelle applicable, le mariage requiert le consentement des époux, au sens de l'article 146 et du premier alinéa de l'article 180. » ;
- ④ 2° Au début du second alinéa, le mot : « Toutefois, » est supprimé.

Chapitre II

DISPOSITIONS RELATIVES À LA LUTTE
CONTRE LES ATTEINTES À LA DIGNITÉ ET À
L'IMAGE À RAISON DU SEXE DANS LE
DOMAINE DE LA COMMUNICATION**Article 17**

- ① Le troisième alinéa du 7 du I de l'article 6 de la loi n° 2004-575 du 21 juin 2004 pour la confiance dans l'économie numérique est ainsi modifié :
- ② 1° Après les mots : « haine raciale », sont insérés les mots : « , à la haine à l'égard de personnes à raison de leur sexe, de leur orientation ou identité sexuelle ou de leur handicap, » ;
- ③ 2° Les mots : « et huitième » sont remplacés par les mots : « , huitième et neuvième » ;
- ④ 3° (*Supprimé*)

TITRE III *TER*DISPOSITIONS RELATIVES À L'ÉGALITÉ ENTRE
LES FEMMES ET LES HOMMES DANS LEURS
RELATIONS AVEC L'ADMINISTRATION**Article 17 quinquies**

- ① Après l'article 16-1 de la loi n° 2000-321 du 12 avril 2000 relative aux droits des citoyens dans leurs relations avec les administrations, il est inséré un article 16-2 ainsi rédigé :
- ② « *Art. 16-2.* – Les correspondances des autorités administratives sont adressées aux usagers sous leur nom de famille, sauf demande expresse de la personne concernée de voir figurer son nom d'usage sur les correspondances qui lui sont adressées. »

TITRE IV

DISPOSITIONS VISANT À METTRE EN ŒUVRE
L'OBJECTIF CONSTITUTIONNEL DE PARITÉChapitre I^{er}DISPOSITIONS RELATIVES AU
FINANCEMENT DES PARTIS ET DES
GROUPEMENTS POLITIQUES ET AUX
CANDIDATURES POUR LES SCRUTINS
NATIONAUXChapitre I^{er} *bis*DISPOSITIONS RELATIVES À LA PARITÉ ET À
L'ÉGALITÉ ENTRE LES FEMMES ET LES HOMMES
DANS LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES**Article 18 bis**
(*Supprimé*)**Article 18 ter**

- ① Le code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :
- ② 1° Après l'article L. 2311-1-1, il est inséré un article L. 2311-1-2 ainsi rédigé :
- ③ « *Art. L. 2311-1-2.* – Dans les communes de plus de 20 000 habitants, préalablement aux débats sur le projet de budget, le maire présente un rapport sur la situation en matière d'égalité entre les femmes et les hommes intéressant le fonctionnement de la commune, les politiques qu'elle mène sur son territoire et les orientations et programmes de nature à améliorer cette situation. Le contenu de ce rapport et les modalités de son élaboration sont fixés par décret.
- ④ « Ces dispositions sont applicables aux établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre regroupant plus de 20 000 habitants. » ;
- ⑤ 2° Le chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre III de la troisième partie est complété par un article L. 3311-3 ainsi rédigé :
- ⑥ « *Art. L. 3311-3.* – Préalablement aux débats sur le projet de budget, le président du conseil général présente un rapport sur la situation en matière d'égalité entre les femmes et les hommes intéressant le fonctionnement du département, les politiques qu'il mène sur son territoire et les orientations et programmes de nature à améliorer cette situation. Le contenu de ce rapport et les modalités de son élaboration sont fixés par décret. » ;
- ⑦ 3° L'article L. 4311-1-1 est ainsi rétabli :
- ⑧ « *Art. L. 4311-1-1.* – Préalablement aux débats sur le projet de budget, le président du conseil régional présente un rapport sur la situation en matière d'égalité entre les femmes et les hommes intéressant le fonctionnement de la région, les politiques qu'elle mène sur son territoire et les orientations et programmes de nature à améliorer cette situation. Le contenu de ce rapport et les modalités de son élaboration sont fixés par décret. »

Article 18 quater

- ① I. – L'article L. 273-10 du code électoral est ainsi modifié :
- ② 1° Le premier alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée :
- ③ « Toutefois, lorsque la commune ne dispose que d'un siège de conseiller communautaire, ce siège est pourvu par le candidat supplémentaire mentionné au 1° du I de l'article L. 273-9. » ;
- ④ 2° Le deuxième alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée :
- ⑤ « Toutefois, lorsque la commune ne dispose que d'un siège de conseiller communautaire, le siège est pourvu par le premier conseiller municipal élu sur la liste correspondante des candidats aux sièges de conseiller municipal n'exerçant pas de mandat de conseiller communautaire. »
- ⑥ II. – *(Supprimé)*

Article 18 quinquies
(Supprimé)

Chapitre II

DISPOSITIONS RELATIVES À L'ÉGAL ACCÈS DES FEMMES ET DES HOMMES AUX RESPONSABILITÉS PROFESSIONNELLES ET SPORTIVES

Article 19 bis

- ① Le dernier alinéa de l'article 35 de la loi n° 2006-450 du 18 avril 2006 de programme pour la recherche est complété par une phrase ainsi rédigée :
- ② « Les membres veillent, lors des élections des nouveaux membres et lors des élections aux fonctions statutaires, à assurer une représentation équilibrée entre les femmes et les hommes au sein de l'Institut et de chacune des académies. »

Article 20 bis

- ① I. – Le second alinéa du I de l'article 5 de la loi n° 2011-103 du 27 janvier 2011 relative à la représentation équilibrée des femmes et des hommes au sein des conseils d'administration et de surveillance et à l'égalité professionnelle est ainsi rédigé :
- ② « Le premier des trois exercices consécutifs prévus au premier alinéa des articles L. 225-18-1, L. 225-69-1 et L. 226-4-1 du code de commerce s'entend à compter du 1^{er} janvier de la troisième année suivant l'année de publication de la présente loi. »
- ③ II. – À la première phrase du premier alinéa des articles L. 225-18-1, L. 225-69-1 et L. 226-4-1 du code de commerce, les mots : « cinq cents » sont remplacés par les mots : « deux cent cinquante ».

- ④ III. – Le II entre en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2020. Pour l'application du premier alinéa des articles L. 225-18-1, L. 225-69-1 et L. 226-4-1 du code de commerce aux sociétés de deux cent cinquante à quatre cent quatre-vingt-dix-neuf salariés permanents, le premier des trois exercices consécutifs prévus au même premier alinéa s'entend à compter du 1^{er} janvier 2017.

Article 20 ter

- ① I. – Aux première et seconde phrases du second alinéa du III de l'article 56 de la loi n° 2012-347 du 12 mars 2012 relative à l'accès à l'emploi titulaire et à l'amélioration des conditions d'emploi des agents contractuels dans la fonction publique, à la lutte contre les discriminations et portant diverses dispositions relatives à la fonction publique, l'année : « 2017 » est remplacée par l'année : « 2016 ».
- ② II. – Le I de l'article 6 quater de la loi n° 83-634 du 13 juillet 1983 portant droits et obligations des fonctionnaires est ainsi modifié :
- ③ 1° À la première phrase du premier alinéa, après la seconde occurrence du mot : « État », sont insérés les mots : « , dans les emplois de directeur général des agences régionales de santé » ;
- ④ 2° Au deuxième alinéa, après le mot : « ministériel », sont insérés les mots : « pour l'État et les agences régionales de santé ».
- ⑤ III. – Le II est applicable à compter du 1^{er} janvier 2015.

Article 22

- ① L'article L. 511-7 du code rural et de la pêche maritime est ainsi modifié :
- ② 1° La première phrase est ainsi rédigée :
- ③ « Les membres des chambres départementales et régionales d'agriculture sont élus pour six ans au scrutin de liste au sein de plusieurs collèges. » ;
- ④ 2° Sont ajoutés deux alinéas ainsi rédigés :
- ⑤ « Les listes de candidats présentées pour chaque collège comportent au moins un candidat de chaque sexe par groupe de trois candidats, sauf impossibilité tenant soit au nombre limité de sièges à pourvoir, soit aux conditions d'éligibilité aux chambres régionales.
- ⑥ « Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article. »

Article 23

- ① I A *(nouveau)*. – Lorsqu'une personne est appelée, en application d'une loi ou d'un décret, à désigner un ou plusieurs membres au sein des commissions et instances consultatives ou délibératives placées directement auprès du Premier ministre, des ministres ou de la Banque de France, mentionnées à l'article 112 de la loi de finances pour 1996 (n° 95-1346 du 30 décembre 1995), dont la composition est collégiale, elle doit faire en sorte que, après cette désignation, parmi tous les membres en

fonction dans le collège de cet organisme désignés par elle, l'écart entre le nombre de femmes et le nombre d'hommes se soit réduit, par rapport à ce qu'il était avant la décision de désignation, d'autant qu'il est possible en vue de ne pas être supérieur à un.

- ② Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent I A.
- ③ I. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance les mesures relevant de la loi nécessaires pour favoriser l'égal accès des femmes et des hommes au sein des autorités administratives indépendantes et des autorités publiques indépendantes.
- ④ II. – L'ordonnance mentionnée au I est prise dans le délai de douze mois à compter de la date de promulgation de la présente loi.
- ⑤ Un projet de loi portant ratification de l'ordonnance est déposé devant le Parlement au plus tard le dernier jour du troisième mois suivant la publication de celle-ci.
- ⑥ III. – (*Supprimé*)

.....

TITRE V

DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES

.....

Article 25

- ① I. – Les 1° et 2° du II et le IV de l'article 3, le 1° du I de l'article 4, les articles 5 *quinquies* B, 5 *quinquies* C, 5 *quinquies*, 8, 8 *bis*, 9, 10, 11 *bis*, 12, 12 *bis* AA, 12 *bis*, 15, 15 *ter*, 15 *quinquies* A, 15 *sexies*, 15 *septies*, 16, 17, 17 *ter*, 17 *quinquies* et 18 sont applicables dans les îles Wallis et Futuna, en Nouvelle-Calédonie et en Polynésie française.
- ② I *bis*. – Le I de l'article 5 *sexies* A et les articles 6 *bis* A et 7 sont applicables dans les îles Wallis et Futuna.
- ③ I *ter*. – Les articles 6 *bis* A, 7 et 18 *ter* sont applicables en Polynésie française.
- ④ I *quater*. – Les articles 14, 14 *bis*, 14 *ter* A, 14 *ter* et 14 *quinquies* sont applicables à Saint-Barthélemy et à Saint-Martin.
- ⑤ II. – Les articles 5 *quinquies* B, 5 *quinquies* C, 5 *quinquies* et 16 sont applicables dans les Terres australes et antarctiques françaises.
- ⑥ II *bis* A. – (*Supprimé*)
- ⑦ II *bis*. – Dans les domaines relevant de sa compétence, l'État met en œuvre la politique mentionnée à l'article 1^{er} dans les îles Wallis et Futuna, en Nouvelle-Calédonie et en Polynésie française.
- ⑧ II *ter*. – (*Supprimé*)
- ⑨ II *quater*. – L'article 81 de la loi n° 71-1130 du 31 décembre 1971 portant réforme de certaines professions judiciaires et juridiques est ainsi modifié :
- ⑩ 1° Au deuxième alinéa du III, la référence : « loi n° 2014-344 du 17 mars 2014 relative à la consommation » est remplacée par la référence : « loi n° ... du ... pour l'égalité entre les femmes et les hommes » ;

⑪ 2° Au deuxième alinéa du IV, la référence : « loi n° 2014-344 du 17 mars 2014 relative à la consommation » est remplacée par la référence : « loi n° ... du ... pour l'égalité entre les femmes et les hommes » ;

⑫ 3° Au deuxième alinéa du V, la référence : « loi n° 2014-344 du 17 mars 2014 relative à la consommation » est remplacée par la référence : « loi n° ... du ... pour l'égalité entre les femmes et les hommes » ;

⑬ 4° Après le deuxième alinéa des III, IV et V, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

⑭ « Pour l'application de l'article 7, le 5° du III de l'article 18 de la loi n° 2005-882 du 2 août 2005 en faveur des petites et moyennes entreprises est complété par les mots : "en vigueur localement". »

⑮ II *quinquies*. – Pour l'application de l'article 17 *ter* de la présente loi dans les collectivités d'outre-mer relevant de l'article 74 de la Constitution et en Nouvelle-Calédonie, il y a lieu de lire : « représentant de l'État dans la collectivité » au lieu de : « représentant de l'État dans le département ».

⑯ III. – L'article 9-1 de la loi n° 88-227 du 11 mars 1988 relative à la transparence financière de la vie politique est applicable en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française et dans les îles Wallis et Futuna dans sa version applicable à la date d'entrée en vigueur de l'article 18 de la présente loi.

⑰ IV – La formation prévue à l'article 21 de la loi n° 2010-769 du 9 juillet 2010 relative aux violences faites spécifiquement aux femmes, aux violences au sein des couples et aux incidences de ces dernières sur les enfants est applicable aux magistrats, fonctionnaires et personnels de justice, avocats, personnels de la police nationale et de la gendarmerie nationale, personnels des services de l'État chargés de la délivrance des titres de séjour et personnels de l'Office français de protection des réfugiés et apatrides dans les îles Wallis et Futuna, en Nouvelle-Calédonie et en Polynésie française ainsi qu'aux agents des services pénitentiaires en Nouvelle-Calédonie et en Polynésie française.

⑱ V. – L'ordonnance n° 2002-388 du 20 mars 2002 relative aux conditions d'entrée et de séjour des étrangers en Nouvelle-Calédonie est ainsi modifiée :

⑲ 1° À l'avant-dernier alinéa de l'article 17, les mots : « lorsque la communauté de vie a été rompue à l'initiative de l'étranger à raison des violences conjugales qu'il a subies de la part de son conjoint » sont remplacés par les mots : « lorsque l'étranger a subi des violences conjugales de la part de son conjoint et que la communauté de vie a été rompue » ;

⑳ 2° L'article 17-1 est ainsi modifié :

㉑ a) Le premier alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée :

㉒ « Elle est renouvelée pendant toute la durée de la procédure pénale, sous réserve que les conditions prévues pour sa délivrance continuent d'être satisfaites. » ;

㉓ b) Au deuxième alinéa, les mots : « peut être délivrée » sont remplacés par les mots : « est délivrée de plein droit ».

㉔ 3° L'article 17-4 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

- 25 « Le refus de délivrer la carte prévue au premier alinéa du présent article ne peut être motivé par la rupture de la vie commune. » ;
- 26 4° Après le 8° de l'article 22, il est inséré un 9° ainsi rédigé :
- 27 « 9° À l'étranger qui remplit les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article 17-1 ; »
- 28 5° À la seconde phrase de l'article 23-1, les mots : « la communauté de vie a été rompue par le décès de l'un des conjoints ou à l'initiative de l'étranger en raison de violences conjugales qu'il a subies de la part de son conjoint » sont remplacés par les mots : « l'étranger a subi des violences conjugales de la part de son conjoint et que la communauté de vie a été rompue ou lorsque la communauté de vie a été rompue par le décès de l'un des conjoints ».
- 29 VI. – L'ordonnance n° 2000-372 du 26 avril 2000 relative aux conditions d'entrée et de séjour des étrangers en Polynésie française est ainsi modifiée :
- 30 1° À l'avant-dernier alinéa de l'article 17, les mots : « lorsque la communauté de vie a été rompue à l'initiative de l'étranger à raison des violences conjugales qu'il a subies de la part de son conjoint » sont remplacés par les mots : « lorsque l'étranger a subi des violences conjugales de la part de son conjoint et que la communauté de vie a été rompue » ;
- 31 2° L'article 17-1 est ainsi modifié :
- 32 a) Le premier alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée :
- 33 « Elle est renouvelée pendant toute la durée de la procédure pénale, sous réserve que les conditions prévues pour sa délivrance continuent d'être satisfaites. » ;
- 34 b) Au deuxième alinéa, les mots : « peut être délivrée » sont remplacés par les mots : « est délivrée de plein droit » ;
- 35 3° L'article 17-4 est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- 36 « Le refus de délivrer la carte prévue au premier alinéa du présent article ne peut être motivé par la rupture de la vie commune. » ;
- 37 4° Après le 12° de l'article 22, il est inséré un 13° ainsi rédigé :
- 38 « 13° À l'étranger qui remplit les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article 17-1 ; »
- 39 5° À la seconde phrase de l'article 23-1, les mots : « la communauté de vie a été rompue par le décès de l'un des conjoints ou à l'initiative de l'étranger en raison de violences conjugales qu'il a subies de la part de son conjoint » sont remplacés par les mots : « l'étranger a subi des violences conjugales de la part de son conjoint et que la communauté de vie a été rompue ou lorsque la communauté de vie a été rompue par le décès de l'un des conjoints ».
- 40 VII. – L'ordonnance n° 2000-371 du 26 avril 2000 relative aux conditions d'entrée et de séjour des étrangers dans les îles Wallis et Futuna est ainsi modifiée :
- 41 1° À l'avant-dernier alinéa de l'article 16, les mots : « lorsque la communauté de vie a été rompue à l'initiative de l'étranger à raison des violences conjugales qu'il a subies de la part de son conjoint » sont remplacés par les mots : « lorsque l'étranger a subi des violences conjugales de la part de son conjoint et que la communauté de vie a été rompue ou lorsque la communauté de vie a été rompue par le décès de l'un des conjoints » ;
- 42 2° L'article 16-1 est ainsi modifié :
- 43 a) Le premier alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée :
- 44 « Elle est renouvelée pendant toute la durée de la procédure pénale, sous réserve que les conditions prévues pour sa délivrance continuent d'être satisfaites. » ;
- 45 b) Au deuxième alinéa, les mots : « peut être délivrée » sont remplacés par les mots : « est délivrée de plein droit » ;
- 46 3° L'article 16-4 est complété par un alinéa ainsi rédigé :
- 47 « Le refus de délivrer la carte prévue au premier alinéa du présent article ne peut être motivé par la rupture de la vie commune. » ;
- 48 4° Après le 12° de l'article 20, il est inséré un 13° ainsi rédigé :
- 49 « 13° À l'étranger qui remplit les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article 16-1. » ;
- 50 5° À la seconde phrase de l'article 21-1, les mots : « la communauté de vie a été rompue par le décès de l'un des conjoints ou à l'initiative de l'étranger en raison de violences conjugales qu'il a subies de la part de son conjoint » sont remplacés par les mots : « l'étranger a subi des violences conjugales de la part de son conjoint et que la communauté de vie a été rompue ou lorsque la communauté de vie a été rompue par le décès de l'un des conjoints ».
- 51 VIII. – L'article 11 de l'ordonnance n° 77-1102 du 26 septembre 1977 portant extension et adaptation au département de Saint-Pierre-et-Miquelon de diverses dispositions relatives aux affaires sociales est ainsi modifié :
- 52 1° Le 6° est ainsi modifié :
- 53 a) Au premier alinéa, la référence : « L. 531-4 » est remplacée par la référence : « L. 531-4-1 » ;
- 54 b) Le *a* est ainsi rédigé :
- 55 « a) Au septième alinéa de l'article L. 531-1, les mots : “percevoir la prestation et le complément prévus aux 3° et 4°” sont remplacés par les mots : “percevoir la prestation prévue au 3°” » ;
- 56 c) Après le *c*, il est inséré un *d* ainsi rédigé :
- 57 « d) Au début du second alinéa de l'article L. 531-4-1, les mots : “La région” sont remplacés par le mot : “Saint-Pierre-et-Miquelon” ; »
- 58 2° Le second alinéa du *a* du 12° est ainsi modifié :
- 59 a) À la première phrase, les mots : « de l'allocation de base, du complément du libre choix d'activité de la prestation d'accueil du jeune enfant » sont remplacés par les mots : « de la prestation mentionnée à l'article L. 531-1 pour l'allocation de base et la prestation partagée d'éducation de l'enfant » ;
- 60 b) À la seconde phrase, les mots : « du complément de libre choix d'activité de la prestation d'accueil du jeune enfant » sont remplacés par les mots : « de la prestation partagée d'éducation de l'enfant » ;

- 61 3° (*Supprimé*)
- 62 IX. – Le code du travail applicable à Mayotte est ainsi modifié :
- 63 1° Après le premier alinéa de l'article L. 132-12, sont insérés trois alinéas ainsi rédigés :
- 64 « Ces négociations quinquennales prennent en compte l'objectif d'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes et de mixité des emplois.
- 65 « Lorsqu'un écart moyen de rémunération entre les femmes et les hommes est constaté, les organisations liées par une convention de branche ou, à défaut, par des accords professionnels font de la réduction de cet écart une priorité.
- 66 « À l'occasion de l'examen mentionné au premier alinéa, les critères d'évaluation retenus dans la définition des différents postes de travail sont analysés, afin d'identifier et de corriger ceux d'entre eux susceptibles d'induire des discriminations entre les femmes et les hommes et afin de garantir la prise en compte de l'ensemble des compétences des salariés. » ;
- 67 1° *bis* Au *d* du 4° du I de l'article L. 133-2-1, le mot : « deuxième » est remplacé par le mot : « cinquième » ;
- 68 2° À la fin du second alinéa de l'article L. 140-6, les mots : « doivent être communs aux salariés des deux sexes » sont remplacés par les mots : « sont établis selon des règles qui assurent l'application du principe fixé à l'article L. 140-2 » ;
- 69 3° L'article L. 711-2 est complété par un 11° ainsi rédigé :
- 70 « 11° Les actions de promotion de la mixité dans les entreprises, de sensibilisation à la lutte contre les stéréotypes sexistes et pour l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes. » ;
- 71 4° Après le premier alinéa de l'article L. 122-47-1, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- 72 « Le conjoint salarié de la femme enceinte ou la personne salariée liée à elle par un pacte civil de solidarité ou vivant maritalement avec elle bénéficie également d'une autorisation d'absence pour se rendre à trois de ces examens médicaux obligatoires au maximum. » ;
- 73 5° L'article L. 442-8 est ainsi modifié :
- 74 a) À la deuxième phrase du premier alinéa, après le mot : « travail », sont insérés les mots : « , de sécurité et de santé au travail » ;
- 75 b) Sont ajoutés deux alinéas ainsi rédigés :
- 76 « Dans les entreprises de moins de trois cents salariés, le rapport mentionné au premier alinéa recoupe des données salariales en fonction de l'âge, du niveau de qualification et du sexe des salariés à postes équivalents, de façon à mesurer d'éventuels écarts dans le déroulement de carrière. Il analyse les écarts de salaires et de déroulement de carrière en fonction de leur âge, de leur qualification et de leur ancienneté. Il décrit l'évolution des taux de promotion respectifs des femmes et des hommes par métier dans l'entreprise.
- 77 « Dans les entreprises de trois cents salariés et plus, le rapport mentionné au premier alinéa analyse les écarts de salaires et les déroulements de carrières en fonction de leur âge, de leur qualification et de leur sexe. Il décrit l'évolution des taux de promotion respectifs des femmes et des hommes par métier dans une même entreprise. » ;
- 78 6° Après le deuxième alinéa de l'article L. 224-1, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
- 79 « – quatre jours pour la conclusion d'un pacte civil de solidarité ; »
- 80 7° Le premier alinéa de l'article L. 132-12 est complété par une phrase ainsi rédigée :
- 81 « Lorsqu'elles portent sur des mesures salariales, la mise en œuvre des mesures de rattrapage mentionnées au sixième alinéa est suivie dans le cadre de la négociation annuelle obligatoire sur les salaires. » ;
- 82 8° Le premier alinéa de l'article L. 053-5 est complété par les mots : « , d'y mettre un terme et de les sanctionner ».
- 83 X. – Le *b* du 1° de l'article 42-1 de l'ordonnance n° 2005-649 du 6 juin 2005 relative aux marchés passés par certaines personnes publiques ou privées non soumises au code des marchés publics est ainsi rédigé :
- 84 « *b*) Au 2°, les références : “L. 1146-1, L. 8221-1, L. 8221-3, L. 8221-5, L. 8231-1, L. 8241-1, L. 8251-1 et L. 8251-2 du code du travail” sont remplacées par les références : “L. 046-1, L. 124-1, L. 124-3, L. 312-1, L. 312-2 et L. 330-5 du code du travail applicable à Mayotte” ; ».
- 85 XI. – L'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004 sur les contrats de partenariat est ainsi modifiée :
- 86 1° Le 1° de l'article 29 est ainsi rédigé :
- 87 « 1° Au *b* de l'article 4, les références : “L. 1146-1, L. 8221-1, L. 8221-3, L. 8221-5, L. 8231-1, L. 8241-1, L. 8251-1 et L. 8251-2 du code du travail” sont remplacées par les références : “L. 046-1, L. 124-1, L. 124-3, L. 312-1, L. 312-2 et L. 330-5 du code du travail applicable à Mayotte” ; »
- 88 2° Au troisième alinéa de l'article 29-1, après le mot : « articles », est insérée la référence : « L. 1146-1 » et la référence : « et L. 8251-1 » est remplacée par les références : « , L. 8251-1 et L. 8251-2 ».
- 89 XII. – Le titre XI du livre I^{er} de la septième partie du code général des collectivités territoriales, tel qu'il résulte de l'article 2 de la loi n° 2011-884 du 27 juillet 2011 relative aux collectivités territoriales de Guyane et de Martinique, est complété par un article L. 71-110-3 ainsi rédigé :
- 90 « *Art. L. 71-110-3.* – Préalablement aux débats sur le projet de budget, le président de l'assemblée de Guyane présente un rapport sur la situation en matière d'égalité entre les femmes et les hommes intéressant le fonctionnement de la collectivité territoriale de Guyane, les politiques qu'elle mène sur son territoire et les orientations et programmes de nature à améliorer cette situation. Le contenu de ce rapport et les modalités de son élaboration sont fixés par décret. »
- 91 XIII. – Le titre X du livre II de la septième partie du code général des collectivités territoriales, tel qu'il résulte de l'article 3 de la loi n° 2011-884 du 27 juillet 2011 précitée, est complété par un article L. 72-100-3 ainsi rédigé :

92 « Art. L. 72-100-3. – Préalablement aux débats sur le projet de budget, le président du conseil exécutif de Martinique présente un rapport sur la situation en matière d'égalité entre les femmes et les hommes intéressant le fonctionnement de la collectivité territoriale de Martinique, les politiques qu'elle mène sur son territoire et les orientations et programmes de nature à améliorer cette situation. Le contenu de ce rapport et les modalités de son élaboration sont fixés par décret. »

Mme la présidente. Sur les articles du texte élaboré par la commission mixte paritaire, je ne suis saisie d'aucun amendement.

Quelqu'un demande-t-il la parole sur l'un de ces articles?...

Le vote est réservé.

Vote sur l'ensemble

Mme la présidente. Avant de mettre aux voix l'ensemble du projet de loi dans la rédaction résultant du texte élaboré par la commission mixte paritaire, je donne la parole à Mme Nathalie Goulet, pour explication de vote.

Mme Nathalie Goulet. Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, je n'avais pas l'intention d'intervenir, car tout semble avoir été dit sur ce sujet. Toutefois, après avoir écouté certains orateurs, j'ai envie de prendre la parole, me référant à mon parcours personnel.

Tout d'abord, nous préférons toutes le combat aux quotas. Néanmoins, sans quotas, il est parfois difficile de mener des combats, car les obstacles que rencontrent les femmes pour parvenir aux responsabilités sont nombreux. C'est l'épreuve du 110 mètres haies, où il faut affronter des hommes élus depuis longtemps, et parfois passer sous les fourches caudines des partis politiques. Le mode de scrutin adopté permettra de compter davantage de femmes au sein de cet hémicycle.

Ensuite, si beaucoup d'entre nous n'ont pas rencontré de problèmes, d'autres doivent au contraire batailler. C'est donc par solidarité que je voterai ce texte.

Je rappelle simplement à notre assemblée que des jeunes filles nigérianes ont été kidnappées par Boko Haram voilà aujourd'hui cent jours. Dans certains pays du monde, le fait d'être une femme n'est pas simple à assumer. Alors que nous-mêmes bénéficions de conditions extrêmement faciles pour exercer nos droits, nous devons penser à celles pour qui le sort n'a pas été aussi favorable.

Par ailleurs, je connais les problèmes liés aux pensions alimentaires, puisque j'y ai été confrontée dans une vie antérieure, mon ex-compagnon ne les ayant pas payées durant dix-huit ans. Ce texte permettra sûrement d'améliorer un certain nombre de choses en la matière.

Enfin, je veux rendre hommage au travail de Muguette Dini, qui a décidé de ne pas solliciter un nouveau mandat, qu'elle aurait d'ailleurs sûrement obtenu haut la main. Elle est une voix posée, délicate et énergique dans le cadre de la défense de nombreux droits, on l'a encore vu voilà quelques semaines lors des débats sur les violences faites aux femmes. Elle nous manquera dans cet hémicycle.

Mme la présidente. La parole est à M. le président de la commission.

M. Jean-Pierre Sueur, président de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale. Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, je voterai ce texte

avec beaucoup de conviction, car il contient en lui-même les nombreux combats, luttes, mouvements et difficultés connus, vécus, portés par les femmes de ce pays pour l'égalité.

Je le voterai nonobstant le fait qu'un adjectif ait subsisté, malgré nos efforts au sein de la commission mixte paritaire pour le supprimer. Je souhaite apporter sur ce point quelques explications. On croit toujours qu'un ajoutant des adjectifs ou, parfois, des adverbes, on renforce le propos. Mais tel n'est pas le cas.

Le magnifique poème de Paul Éluard intitulé *Liberté*, que tout le monde connaît, n'est pas une ode à la liberté réelle, véritable, authentique. Certains mots ont une telle force qu'ils s'imposent dans leur plénitude. Ainsi avons-nous défendu la laïcité, alors que certains voulaient que l'on y adjoignît l'adjectif « positive », ce qui présupposait inévitablement qu'il pourrait y avoir une laïcité « négative », comme il y aurait, madame la ministre, une égalité « irréaliste ».

Mme Laurence Cohen. Dans les faits, pourtant...

M. Jean-Pierre Sueur, président de la commission des lois. Donc, je plaide – et c'est ce pour quoi vous vous battez, chère Michelle Meunier, avec beaucoup de talent – tout simplement pour l'égalité.

On n'a jamais souhaité changer la devise de notre République, pour parler d'égalité véritable, de liberté authentique et de fraternité réelle. Les mots ont un sens et, en tant que législateurs, nous devons poursuivre l'œuvre qui consiste, sans forcément être bavards, à « donner un sens plus pur aux mots de la tribu », pour reprendre l'expression du grand poète Stéphane Mallarmé. Donnons le sens le plus fort possible à ces mots, notamment à celui d'« égalité ».

Qu'il me soit enfin permis, puisque j'ai la parole, ce dont je vous remercie, madame la présidente, de rendre hommage à plusieurs des intervenants dans ce débat.

Mme Goulet a parlé de Mme Dini, qui a mené ce combat pour l'égalité, mais je tiens aussi à saluer Mme Printz – elle me le permettra puisqu'elle a choisi de ne pas poursuivre son mandat – qui a combattu avec force pour faire valoir ses convictions.

Je remercie également nos rapporteurs. J'ai déjà parlé de notre rapporteur pour avis, Michelle Meunier, qui, elle, reste au Sénat. Je remercie très sincèrement notre rapporteur, Virginie Klès, car, comme j'ai eu l'occasion de le lui dire ce matin, c'est une femme de conviction, qui a constamment défendu ici, avec beaucoup de ferveur, ses positions. Vous venez, encore une fois, ma chère collègue, d'en apporter la preuve par votre intervention.

Tout le monde aura compris que rien n'eût été possible sans Mme la ministre des droits des femmes, Najat Vallaud-Belkacem, que je remercie également.

Madame la ministre, je puis témoigner, comme l'ensemble de mes collègues, que vous avez fait preuve d'une grande ténacité afin que ce texte soit, premièrement, élaboré, deuxièmement, adopté en conseil des ministres et, troisièmement, qu'il trouve sa place dans les agendas parlementaires. Donc, nous vous devons également – et vous me permettrez en l'espèce d'ajouter un petit adjectif! – un grand remerciement. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste, du groupe CRC, du groupe écologiste et du RDSE. – Mme Muguette Dini applaudit également.*)

Mme la présidente. Personne ne demande plus la parole?...

Conformément à l'article 42, alinéa 12, du règlement, je mets aux voix l'ensemble du projet de loi pour l'égalité réelle entre les femmes et les hommes dans la rédaction résultant du texte élaboré par la commission mixte paritaire.

J'ai été saisie d'une demande de scrutin public émanant du groupe socialiste.

Il va être procédé au scrutin dans les conditions fixées par l'article 56 du règlement.

Le scrutin est ouvert.

(Le scrutin a lieu.)

Mme la présidente. Personne ne demande plus à voter?...

Le scrutin est clos.

J'invite Mmes et MM. les secrétaires à procéder au dépouillement du scrutin.

(Il est procédé au dépouillement du scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin n° 241 :

Nombre de votants	344
Nombre de suffrages exprimés	199
Pour l'adoption	199

Le Sénat a adopté. *(Applaudissements sur les travées du groupe socialiste, du groupe CRC, du groupe écologiste et du RDSE. – Mme Muguet Dini applaudit également.)*

La parole est à Mme la ministre.

Mme Najat Vallaud-Belkacem, ministre. Madame la présidente, mesdames, messieurs les sénateurs, dans la vie d'un ministre, il y a quelques rares moments d'émotion pure : l'adoption d'un texte de loi comme celui-ci en est évidemment un.

Je vous remercie pour la qualité du travail effectué. J'ai calculé que l'examen de ce texte avait représenté vingt-quatre heures de débat. De nombreux amendements ont été présentés par votre assemblée ; 45 % d'entre eux ont été retenus et sont venus enrichir ce texte, contribuant ainsi à sa qualité.

Madame la présidente, permettez-moi enfin de vous saluer puisque c'est la dernière fois que vous siégez en tant que vice-présidente de cette assemblée avant son prochain renouvellement. Je veux vous remercier de la sérénité avec laquelle vous avez présidé ces débats, en nous rappelant quelquefois à l'ordre, tant il est vrai que, sur des sujets comme celui de l'égalité entre les femmes et les hommes, nous avons rapidement tendance à nous enflammer. *(Sourires.)*

Merci et très longue vie à cette loi ! *(Applaudissements sur les travées du groupe socialiste, du groupe CRC, du groupe écologiste et du RDSE.)*

5

NOMINATION D'UN MEMBRE D'UN ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE

Mme la présidente. Je rappelle que la commission des finances a proposé une candidature pour la commission de surveillance de la Caisse des dépôts et consignations.

La présidence n'a reçu aucune opposition dans le délai d'une heure prévu par l'article 9 du règlement.

En conséquence, cette candidature est ratifiée et je proclame M. Vincent Delahaye membre de la commission de surveillance de la Caisse des dépôts et consignations.

La parole est à M. le président de la commission des lois.

M. Jean-Pierre Sueur, président de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale. Madame la présidente, avant que nous passions au point suivant de l'ordre du jour, je sollicite une suspension de séance de dix minutes.

Mme la présidente. Le Sénat va bien sûr accéder à votre demande, monsieur le président de la commission des lois.

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à seize heures dix, est reprise à seize heures vingt.)

Mme la présidente. La séance est reprise.

6

SÉCURISATION DES TRANSACTIONS DU QUARTIER CENTRAL DE GERLAND À LYON

Adoption définitive en procédure accélérée d'une proposition de loi dans le texte de la commission

Mme la présidente. L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, relative à la sécurisation des transactions relatives à la zone d'aménagement concerté du quartier central de Gerland à Lyon (proposition n° 719, texte de la commission n° 731, rapport n° 730).

Dans la discussion générale, la parole est à Mme la ministre.

Mme Sylvia Pinel, ministre du logement et de l'égalité des territoires. Madame la présidente, monsieur le président de la commission des lois, madame la rapporteur, mesdames, messieurs les sénateurs, les propositions de loi relatives à la sécurisation des transactions relatives à la zone d'aménagement concerté, ou ZAC, du quartier central de Gerland à Lyon font partie des textes qui réparent et sécurisent.

Je note que cette question a réuni de très nombreux parlementaires du territoire lyonnais. En effet, le texte, déposé à l'Assemblée nationale par Thierry Braillard, lorsqu'il était encore député, a été repris par Jean-Louis Touraine et Gilda Hobert, mais également, au Sénat, par le sénateur-maire de Lyon, Gérard Collomb.

Tout projet d'aménagement repose, en amont, sur des procédures ayant trait à l'ingénierie foncière : maîtrise, acquisition, cession de terrains... Or, dans le cas précis de la ZAC de Gerland, une étape majeure, préalable aux autres démarches administratives et techniques, n'a pas été formalisée en son temps : les terrains du domaine public de la ville de Lyon n'ont pas été formellement déclassés avant division et cession au profit d'opérations d'aménagement et de construction.

Cette omission fragilise juridiquement tous les contrats et conventions passés relatifs à ces terrains. Au regard des enjeux d'aménagement et de l'impossibilité pour la collectivité de procéder au déclassé formel dès à présent sans fragiliser juridiquement les contrats passés, seule la solution d'une validation législative de ces contrats peut être retenue.

C'est l'objet de la proposition de loi qui vous est soumise, dont je tiens à souligner le caractère d'urgence. En effet, tout recours déposé à l'heure actuelle remettrait en cause l'ensemble des actes juridiques ayant trait aux transactions foncières pris depuis les années quatre-vingt. Si cette irrégularité a jusqu'alors été sans conséquence, le présent texte vise à valider rétroactivement l'ensemble des contrats relatifs à ces terrains autorisés et passés par la ville de Lyon.

Il témoigne de la forte mobilisation locale autour d'un projet majeur de l'agglomération lyonnaise, porté depuis plus de trente ans par les acteurs locaux.

La démarche a, en effet, débuté officiellement en 1982, lorsque le conseil municipal de la ville de Lyon a approuvé, par délibération, le projet de création-réalisation d'une zone d'aménagement concerté sur les terrains du quartier central de Gerland. Le programme était ambitieux et exemplaire, puisqu'il reposait sur la mobilisation de 28 hectares de foncier entièrement propriété des collectivités publiques de la ville de Lyon et de la communauté urbaine de Lyon.

Une première tranche de cette ZAC d'envergure devait renforcer sensiblement le programme de construction du campus de l'École normale supérieure, afin de permettre la réalisation d'environ 600 logements, dont plus de 300 logements sociaux, et 31 000 mètres carrés de bureaux, commerces et équipements publics.

Ce projet mixte et bâti autour d'un établissement majeur a créé un réel effet d'entraînement dans la mutation du secteur de Gerland, amorçant son intégration dans le tissu urbain environnant. De surcroît, cette réussite a stimulé l'émergence de nouveaux projets dans le cadre de la ZAC, permettant de conforter l'émergence d'un pôle national de recherche dans le domaine de la santé et des biotechnologies, le pôle de compétitivité Lyonbiopôle et le projet de développement de l'université de Lyon.

Aujourd'hui, le secteur continue d'évoluer et le projet d'ensemble prévoit le développement du pôle de recherche de l'Institut national de la santé et de la recherche médicale, au travers de l'installation d'établissements majeurs, comme le laboratoire de virologie P4 ou le Centre international de recherche sur le cancer de l'Organisation mondiale de la santé.

La réussite de ce projet va de pair avec un fort investissement des collectivités qui défendent des projets ambitieux pour leur territoire.

La proposition de loi que nous examinons aujourd'hui constitue l'unique vecteur législatif que nous avons trouvé pour pérenniser le travail accompli et sécuriser celui à venir. Son article unique a pour objet de régler le problème de domanialité de la ZAC de Gerland, en validant de manière rétroactive tous les contrats portant sur les biens construits sur les terrains désaffectés, mais non déclassés, du domaine public de la ville de Lyon.

Bien sûr, cette opération n'est envisageable que dès lors que certaines conditions, posées par la jurisprudence en matière de validation législative, sont bien respectées, ce qui est le cas.

Premièrement, la validation est justifiée par un motif d'intérêt général suffisant, recevable au regard de la jurisprudence connue en la matière, puisque la bonne réalisation du pôle de biotechnologie de Gerland participe de l'attractivité économique de ce territoire.

Deuxièmement, la validation respecte les décisions de justice ayant force de chose jugée, comme le texte de la proposition de loi le rappelle explicitement.

Troisièmement, l'acte validé ne méconnaît aucune règle ni aucun principe de valeur constitutionnelle, puisque les différents contrats n'ont pas fait l'objet d'un quelconque recours par le passé. La validation législative proposée intervient donc à titre préventif. Par conséquent, elle respecte la séparation des pouvoirs, seul principe à valeur constitutionnelle qui aurait pu sembler méconnu.

Quatrièmement, enfin, la portée de la validation est strictement définie, puisqu'elle est circonscrite au territoire couvert par la ZAC de Gerland.

La proposition de loi respecte donc l'ensemble des critères posés par la jurisprudence en matière de validation législative. Je partage, en ce sens, les conclusions de votre rapporteur.

Les habitants et les entreprises déjà présents sur le site ou qui envisagent de s'y installer méritent d'être sécurisés. Concrètement, ce texte vise à entretenir l'élan d'une opération d'aménagement majeure pour la région lyonnaise, en confortant juridiquement son développement, afin de favoriser sa pleine réussite.

Une validation législative constitue bien la seule alternative à la régularisation du vice de forme que constitue le non-déclassement des terrains du domaine public de la ville de Lyon.

De plus, elle permet de faire rentrer complètement dans le droit commun une opération à l'encontre de laquelle n'a été engagé jusqu'à maintenant aucun recours contentieux, malgré la complexité et la longévité du projet d'aménagement, preuve de la qualité de l'investissement des porteurs de ce projet et des différents acteurs impliqués localement.

Telles sont les raisons pour lesquelles le Gouvernement souhaite que cette proposition de loi soit adoptée dans les mêmes conditions que devant l'Assemblée nationale. Compte tenu de la nature du sujet, j'espère que le Sénat approuvera ces dispositions et que celles-ci sauront rassembler l'ensemble de ses membres, quelles que soient les travées sur lesquelles ils siègent. (*Applaudissements sur les travées du RDSE et du groupe socialiste.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme la rapporteur.

Mme Isabelle Lajoux, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale. Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, après l'Assemblée nationale, le Sénat est saisi d'une proposition de loi relative à la sécurisation des transactions relatives à la zone d'aménagement concerté du quartier central de Gerland à Lyon. La commission des lois a joint à l'examen de cette proposition de loi celle de notre collègue Gérard Collomb qui présente le même objet.

La finalité de ces deux propositions de loi est de mettre un terme à un risque de contentieux, en validant les contrats de vente ou de bail conclus à l'occasion de l'établissement de la zone d'aménagement concerté, ou ZAC, du quartier central de Gerland à Lyon.

En effet, la légalité de ces actes est fragilisée par un vice de procédure qui date de plus de trente ans. Or, si ce dernier n'a jusqu'à présent donné lieu à aucun recours, on peut craindre

qu'il ne soit à l'avenir utilisé à des fins dilatoires, pour contester les futurs actes pris en application du nouveau plan d'aménagement du quartier de Gerland.

Le point de départ de la proposition de loi est donc la création, au début des années quatre-vingt, de la ZAC de Gerland. Celle-ci a été instaurée à partir de terrains initialement dévolus aux abattoirs municipaux de la ville de Lyon. Ces derniers ont été fermés à partir de 1967, leur activité ayant été délocalisée dans une autre commune de l'agglomération. La création de la ZAC a permis de tirer parti de cette friche industrielle.

Comme vous avez pu le voir sur le plan reproduit dans le rapport écrit, la partie ouest de la parcelle a servi à l'implantation de l'École normale supérieure, ou ENS, de Lyon, de l'Institut national de la santé et de la recherche médicale, l'INSERM, ou de l'Établissement français du sang. La partie est a été cédée à des bailleurs sociaux ou à des personnes privées, ce qui a permis la construction de logements et de commerces, ainsi que l'implantation du siège social de l'entreprise Sanofi.

C'est dans cette partie est que se pose le problème : les opérations de cession de terrains à des personnes privées sont entachées d'un vice de procédure susceptible de conduire à leur remise en cause. En effet, les terrains n'ont pas été formellement déclassés du domaine public de la ville de Lyon vers son domaine privé.

Même si les faits remontent à plus de trente ans et n'ont jamais fait l'objet d'un quelconque recours, une telle remise en cause menace potentiellement la propriété de tous ceux qui se sont portés acquéreurs des terrains, en toute bonne foi. Elle menace aussi le nouveau projet ambitieux d'aménagement de la ZAC de Gerland.

Telles sont les données du problème. La commission s'est posé deux questions. Le vice de procédure allégué est-il réel ? Ce faisant, la validation proposée est-elle acceptable ?

La commission estime que la première question appelle une réponse positive.

En effet, la distinction entre le domaine public et le domaine privé d'une collectivité rend compte du fait que, parce qu'ils sont affectés à l'usage du public ou d'un service public, certains biens détenus par une personne publique doivent bénéficier d'une protection juridique particulière, qui assure la pérennité de cette affectation et les met à l'abri de toute cession ou de toute appropriation par des personnes privées. Les abattoirs municipaux étant un service public, il va de soi que les terrains sur lesquels ils étaient établis relevaient du domaine public de la collectivité.

Or le rattachement d'un bien au domaine public d'une collectivité lui assure une protection supérieure, qui se décline en trois traits : inaliénabilité, imprescriptibilité et insaisissabilité. Cette protection est la caractéristique qui distingue le plus le domaine public et le domaine privé d'une collectivité.

Si l'administration peut généralement librement disposer des biens rattachés à son domaine privé, comme le ferait un particulier, tel n'est pas le cas pour les biens de son domaine public : elle ne peut en principe les céder. Un procédé permet toutefois de s'affranchir de ces limites : le déclassement du bien du domaine public de la collectivité vers son domaine privé.

Ce déclassement procède de deux opérations distinctes.

La première est matérielle : il s'agit de la désaffectation du bien à l'usage du public ou à l'accomplissement du service public. Concrètement, dans le cas du terrain de Gerland, par exemple, il s'agissait, de la fermeture des abattoirs intervenue en 1967 et de leur démolition.

La seconde opération est juridique : la collectivité doit prendre formellement une décision qui constate le déclassement et le passage du terrain, qui ne fait plus l'objet d'une affectation à l'usage du public, dans son domaine privé. Or le juge administratif n'accepte pas les déclassements implicites et exige une décision expresse, faute de quoi il considère que le bien est toujours rattaché au domaine public de la collectivité concernée et demeure donc inaliénable. Il annule en conséquence les ventes, les échanges ou les dons consentis sur ce bien.

C'est là que le bât blesse, dans le cas de la ZAC de Gerland : si la désaffectation a bien eu lieu, à aucun moment la collectivité n'a formellement procédé au déclassement des terrains. Leur mise à bail ou leur vente pourraient donc être annulées, même trente ans après les faits. On ne peut exclure que, à l'occasion d'un nouveau projet d'aménagement, des recours soient engagés sur ce fondement.

La présente proposition de loi vise donc à éviter ce désordre contentieux en validant les opérations passées, en rendant impossible leur contestation sur le fondement de cette illégalité et en apportant ainsi une plus grande sécurité à ceux qui ont acquis les terrains à l'époque, en toute bonne foi.

La validation est donc bien justifiée. Est-elle conforme au droit ? Il me semble que l'on peut également donner une réponse positive à cette question, parce que la validation est très strictement délimitée.

Sans être systématique, la pratique des lois de validation est fréquente : selon les années, on a pu en compter entre une dizaine ou une vingtaine. Elle est cependant très exorbitante du droit commun, puisque l'intervention législative peut, le cas échéant, contrecarrer des décisions de justice et porter atteinte aux droits des justiciables. Ce faisant, elle est très encadrée par les jurisprudences constitutionnelle, administrative et judiciaire, ainsi que par celle de la Cour européenne des droits de l'homme. Ces jurisprudences sont très largement convergentes.

Le Conseil constitutionnel soumet la conformité à la Constitution d'une validation législative au respect de cinq conditions. La présente proposition de loi satisfait à chacune.

Première condition, la validation doit être justifiée par un motif impérieux d'intérêt général. Ce point est acquis, car il s'agit d'éviter la remise en cause de situations établies depuis trente ans et de permettre d'engager une nouvelle opération d'aménagement d'intérêt régional, voire national, avec la création d'un biopôle à Lyon.

Deuxième condition, la validation doit respecter les décisions ayant force de chose jugée. À défaut, le principe de séparation des pouvoirs serait méconnu. La proposition de loi réserve expressément ce cas.

Troisième condition, la validation doit respecter le principe de la non-rétroactivité des peines et des sanctions. Cela va de soi, puisque le présent texte ne vise aucune sanction.

Quatrième condition, l'acte validé ne doit méconnaître aucune règle, ni aucun principe de valeur constitutionnelle, sauf à ce que le motif impérieux d'intérêt général visé par la validation elle-même soit de valeur constitutionnelle. Ce

point ne pose pas non plus de difficulté : les abattoirs municipaux étaient fermés depuis plus de dix ans au moment de la création de la ZAC, il n'y a donc pas eu d'atteinte portée à la continuité du service public.

Enfin, dernière condition, la portée de la validation doit être strictement délimitée. La catégorie des actes validés doit être clairement définie, ainsi que le motif précis dont le législateur entend purger les actes contestés. Tel est bien le cas de cette proposition de loi, dont le champ est strictement délimité : elle ne concerne que les actes de cession de terrains, de bail ou de concession d'usage emportant reconnaissance de droits réels, conclus dans le cadre de la ZAC de Gerland, et au seul motif de l'absence de déclassement. Aucun autre type d'illégalité n'est couvert par la validation.

La proposition de loi paraît ainsi tout à fait conforme aux exigences tant constitutionnelles que conventionnelles.

Pour conclure, je formulerai trois observations.

La validation ne saurait valoir pour l'avenir : elle n'affectera que les actes antérieurs à la promulgation de la loi. À défaut, sa portée pourrait être jugée imprécise. En revanche, les actes légalement adoptés à partir de décisions validées ne pourront, eux, faire l'objet d'aucune contestation.

Par ailleurs, si la proposition de loi régularise les actes conclus en dépit de l'absence de déclassement, elle ne vaut pas, par elle-même, déclassement des terrains en cause, pour ceux qui demeurent toujours dans le patrimoine de la collectivité. Il s'agit, en l'espèce, des terrains sur lesquels ont été consentis un bail ou une concession d'usage. Si la ville de Lyon ne procède pas au déclassement, le même vice de procédure risque de frapper la décision de renouveler le bail ou la concession en cause. Or il ne sera pas, cette fois-ci, couvert par la validation. J'ai alerté les représentants de la ville de Lyon sur ce point ; ils m'ont assuré qu'ils entendaient bien procéder ainsi.

Enfin, l'illégalité couverte par le présent texte est une irrégularité formelle, jamais contestée en trente ans. Ce faisant, sa validation s'apparente à une simple régularisation, peu susceptible de nuire aux intérêts des justiciables. Elle est donc tout à fait opportune. C'est pourquoi, mes chers collègues, la commission des lois vous propose d'adopter conforme cette proposition de loi. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste.*)

Mme la présidente. La parole est à M. André Reichardt. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP.*)

M. André Reichardt. Madame la présidente, madame la ministre, madame la rapporteur, mes chers collègues, mon propos sera bref, parce que tout a déjà été dit et, surtout, parce que le texte que nous examinons n'est que la traduction législative d'une régularisation nécessaire. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle – je vais tout de suite mettre un terme au suspense insoutenable vécu par notre collègue maire de Lyon, Gérard Collomb – le groupe UMP l'adoptera.

J'ajouterai cependant quelques mots d'explication. Depuis de nombreuses années, la zone d'activité de Gerland attire un nombre croissant de PME innovantes, d'habitants et de services. Ce quartier présente une grande diversité d'entreprises industrielles et tertiaires et une bonne croissance démographique. Cette ZAC est le cœur d'un regroupement d'entreprises multinationales de santé et de biotechnologies de niveau mondial : le site accueille ainsi plus de 2 750 chercheurs publics ou privés et des infrastructures de pointe.

Or la création de cette ZAC de Gerland est entachée d'un vice de procédure, à savoir le défaut de déclassement des terrains concernés du domaine public de la ville de Lyon dans son domaine privé, défaut qui menace aujourd'hui la légalité des actes de cession ou de mise à bail des terrains concernés.

Au moment où un nouveau programme d'aménagement de la ZAC est envisagé, il est urgent de restaurer la légalité. Notre démarche d'aujourd'hui tend donc à rappeler clairement à quoi correspond le *distinguo* entre le domaine public et le domaine privé d'une personne publique, essentiel pour déterminer le régime des biens qui sont affectés à chaque domaine.

Cette ZAC créée et aménagée voilà plus de trente ans, par arrêté du préfet, sur les anciens abattoirs municipaux de la ville de Lyon relevait par conséquent bien du domaine public de la commune et les bâtiments et terrains étaient également soumis à ce régime.

En l'absence d'une décision juridique claire, le terrain visé pourrait donc être réputé toujours intégré au domaine public de la collectivité et, à ce titre, inaliénable. En légiférant aujourd'hui, nous éviterons donc de potentiels contentieux et permettrons de garantir une meilleure sécurité juridique, répondant aux exigences constitutionnelles. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP, de l'UDI-UC, du RDSE et du groupe socialiste.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Vincent Capocanellas.

M. Vincent Capocanellas. Madame la présidente, madame la ministre, monsieur le président de la commission des lois, madame la rapporteur, mes chers collègues, nous devons débattre aujourd'hui de la proposition de loi déposée par notre collègue député Jean-Louis Touraine, semblable à celle de Mme la députée Gilda Hobert et à celle de notre collègue Gérard Collomb.

Ce texte porte sur la sécurisation des transactions relatives à la zone d'aménagement concerté du quartier de Gerland à Lyon. Son article unique, comme l'a montré Mme la rapporteur, Isabelle Lajoux, vise à corriger un vice de procédure administrative concernant les terrains de cette zone.

En effet, deux actes sont requis pour assurer le déclassement d'un terrain du domaine public et son passage vers le domaine privé : tout d'abord, un acte matériel, la désaffectation, en l'occurrence celle des abattoirs municipaux qui a été constatée dès 1967 ; puis le déclassement, un acte formel, qui aurait dû être décidé par délibération du propriétaire, à savoir la ville de Lyon. Cet acte n'a toujours pas été pris à ce jour.

Les conséquences de ce vice juridique sont importantes. Sans acte de déclassement, les terrains pourraient être considérés par le juge administratif comme faisant toujours partie du domaine public, inaliénable, ce qui annulerait dès lors tous les actes fonciers effectués sur cette zone de 28 hectares.

Or ces actes sont nombreux, notamment depuis 1983 et la constitution d'une zone d'aménagement concerté, qui a vu s'installer, entre autres équipements, des locaux de l'ENS et des laboratoires de l'INSERM, ainsi que des bailleurs sociaux et privés. De plus, des projets sont en cours sur la zone, destinée à devenir un biopôle d'envergure européenne. De nouveaux pôles du groupe pharmaceutique Sanofi devraient en particulier être accueillis.

Malheureusement, l'acte formel de déclassement manquant, une véritable fragilité juridique existe concernant les transactions passées sur ces terrains. Il en découle une insécurité pour les habitants, les établissements déjà implantés, tout comme pour les futurs investisseurs.

Cet état de fait est plus que dommageable au vu des intérêts présents et futurs que représente la zone. Ainsi la présente proposition de loi vise-t-elle à entériner, à valider tous les actes passés et à empêcher leur annulation sur la base du non-déclassement des terrains.

Il faut rappeler que ce type de loi, dite « de validation », n'est pas sans danger pour la sécurité juridique du justiciable. Toutefois, comme le précise le rapport du Sénat, toutes les conditions requises sont présentes pour rendre le présent texte constitutionnel.

Il nous paraît donc clair que cette proposition de loi de validation poursuit un but d'intérêt général, puisqu'elle ne fait que rectifier une erreur procédurale. Elle sécurise ainsi le destin des actes conclus à ce jour qui n'ont jamais été contestés devant la justice. En définitive, elle ne fait que rétablir la sécurité juridique des habitants et des propriétaires, laquelle aurait normalement dû être assurée par le déclassement.

Les membres du groupe UDI-UC tiennent à rappeler que le recours aux lois de validation doit bien sûr rester une exception, exception légitimée en l'espèce par l'importance des enjeux liés à la ZAC de Gerland et justifiée par le respect, dans le cadre de ce texte, des principes du droit français en la matière.

Dans ces conditions, le groupe UDI-UC se prononce en faveur de cette proposition de loi, qui sera, à n'en pas douter, bénéfique aux habitants, aux institutions présentes sur la zone, ainsi qu'aux propriétaires. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP, du RDSE et du groupe socialiste.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Cécile Cukierman.

Mme Cécile Cukierman. Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, le texte qui nous est soumis vise à éviter tout contentieux en validant les contrats de cession, partielle ou totale, de propriétés publiques pris à l'occasion de l'établissement de la zone d'aménagement concerté du quartier central de Gerland à Lyon. Selon les explications de nos collègues, auteurs de cette proposition de loi, la légalité de ces actes est fragilisée par un vice de procédure, datant de plus de trente ans.

Même si nous sommes surpris de constater que, sur une opération d'une telle envergure, le contrôle de légalité – on sait à quel point ce contrôle, exercé au quotidien à l'égard de nombreuses délibérations de nos collectivités, est parfois tatillon – a fait défaut à l'époque, nous sommes favorables à cette régularisation, sans laquelle une opération d'aménagement ayant un intérêt économique serait mise en péril.

Nous nous sommes évidemment interrogés sur la légitimité de cette proposition de loi de validation. Le rapport de notre collègue Isabelle Lajoux nous donne l'assurance du respect des strictes limites fixées, en la matière, par le droit. En tout état de cause, la poursuite de l'intérêt général justifie légalement ce texte visant, comme cela a déjà été précisé, à pérenniser l'essor socio-économique de cette ZAC au travers de la régularisation rétroactive de l'ensemble des contrats actuels.

Le quartier dont il est question, cela a été rappelé, est en plein développement. Se transformant progressivement en quartier dédié aux sciences du vivant, il compte plus de 5 000 salariés et plus de 2 750 enseignants et chercheurs.

Cela étant dit, mes chers collègues, permettez-moi tout de même d'apporter quelques nuances à la belle unanimité qui s'exprime dans cette enceinte, et ce, notamment, en accord avec mon collègue Roland Jacquet.

Malgré le soutien que nous ne pouvons pas manquer d'accorder aux projets développés dans la zone considérée, il n'en demeure pas moins que ceux-ci s'inscrivent dans un cadre général de politiques qui ne nous convient pas forcément. Je pense au plan Campus et à l'autonomie des universités, ainsi qu'au désengagement des grands groupes, notamment dans le secteur de la recherche et développement. Citons à titre d'exemple celui qui devrait construire son siège sur la ZAC : Sanofi.

À propos de ce groupe, justement, je rappellerai que les élus locaux et les responsables syndicaux veilleront à ce que la construction de son nouveau siège social qui s'annonce génératrice d'emplois sur la ZAC de Gerland n'induisse pas des pertes d'emplois dans d'autres territoires, comme c'est parfois le cas à l'occasion de telles opérations.

En outre, je relèverai les logements sociaux en cours de réalisation, dont les baux à construction doivent être sécurisés ; la construction d'une résidence universitaire et d'un restaurant interuniversitaire ; l'extension, déjà engagée, d'un laboratoire de l'École normale supérieure de Lyon ; la relocalisation sur la zone du Centre international de recherche sur le cancer de l'Organisation mondiale de la santé ; le développement du pôle de recherche de l'Institut national de la santé et de la recherche médicale, par le biais de l'extension du laboratoire en cours... Ce sont autant d'exemples démontrant le dynamisme, actuel et attendu, de cette ZAC et, par conséquent, l'impérieuse nécessité d'apporter la sécurité indispensable pour mener à bien les différentes réalisations en cours.

S'agissant de la condition exigeant qu'aucun recours n'ait été introduit à l'encontre des contrats passés, nous nous en remettons au rapport. Nous faisons confiance à notre rapporteur à propos des réponses qui sont données dans ce document quant à l'acceptabilité juridique de la validation proposée, eu égard aux conséquences sur les droits des justiciables que pourrait avoir ce texte.

Ces remarques étant faites, les membres de mon groupe voteront cette proposition de loi. (*Applaudissements sur les travées du groupe CRC. – M. le président de la commission des lois et Mme la rapporteur applaudissent également.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Jacques Mézard.

M. Jacques Mézard. Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, mon groupe votera unanimement cette excellente proposition de loi !

Le sénateur-maire-président de Lyon sait l'estime que lui porte le Sénat. Il est d'ailleurs l'illustration de l'intérêt et de la nécessité du cumul des mandats...

M. Roger Karoutchi. Faites donc toute votre intervention sur le sujet ! (*Sourires.*)

M. Jacques Mézard. Qui mieux que lui aurait pu soutenir cette proposition de loi et convaincre la Haute Assemblée de sa pertinence ? C'est sa connaissance du terrain qui permet ce succès évident, et le vote conforme des deux assemblées sur le

texte. Nous savons tous ce que le Sénat et, surtout, nos collectivités perdront avec cette loi malheureuse interdisant le cumul des mandats !

M. André Reichardt. Loi scélérate !

M. Jacques Mézard. Vous pouvez le constater, monsieur le sénateur-maire-président de Lyon, je ne vous en veux pas de l'annexion du département du Cantal par la métropole lyonnaise, avec laquelle celui-ci n'a strictement aucun lien et surtout, dont il n'a rien à attendre !

M. Roger Karoutchi. Allons bon !

M. Jacques Mézard. Le combat n'est pas fini, mais nous savons faire la part des choses !

Cela étant, il nous est de nouveau demandé, aujourd'hui, de nous prononcer sur une validation législative. On peut s'interroger sur cette propension nouvelle du législateur à recourir à ce procédé alors que, depuis 1803, aux termes de l'article 2 du code civil, « la loi ne dispose que pour l'avenir ; elle n'a point d'effet rétroactif. »

La validation législative, qui est ainsi l'exception ultime et qui peut menacer la sécurité juridique et la confiance légitime dans la stabilité du droit, est aujourd'hui utilisée pour la deuxième fois en très peu de temps.

En effet, le 17 juillet dernier, nous votions la sécurisation des contrats de prêts structurés souscrits par certaines personnes morales de droit public et, parmi elles, certaines collectivités territoriales, en particulier de Seine-Saint-Denis. Aujourd'hui, nous examinons la proposition de loi émanant de l'Assemblée nationale tendant à remédier aux erreurs commises, voilà une trentaine d'années, par la collectivité de Lyon. Pourtant grande par sa taille et par ses moyens humains et financiers, cette dernière a omis – cela peut arriver... – de procéder au déclassement de la zone de Gerland.

En raison de ce vice de procédure, sur le plan strictement juridique, cette zone appartiendrait encore au domaine public. Or des investissements importants ont été réalisés, et il est légitime que l'exécutif lyonnais veuille préserver et sécuriser à la fois ces investissements et des outils de développement économique tout à fait évidents.

La validation législative qu'il nous est proposé d'adopter a pour objet de prévenir d'éventuels contentieux. Nous prenons acte de cette volonté de sécurisation pour éviter toute contestation future. Cela a pu et peut arriver à chacun d'entre nous : les élus ont parfois à assumer les erreurs commises par leurs prédécesseurs... et peuvent en commettre de nouvelles que découvriront leurs successeurs !

Mais, tout de même, est-ce bien le rôle du Parlement de se pencher ainsi sur des cas particuliers ? Est-ce bien à la loi de les prendre en compte ? En l'espèce, l'importance de la zone considérée peut justifier ce soin particulier.

Cela m'amène à souligner une évidence, qui apparaît en filigrane dans cette proposition de loi et que la réforme territoriale ne fera qu'amplifier.

À la différence de collectivités territoriales comparables à la métropole de Lyon, les petites collectivités territoriales ne disposent pas des expertises juridiques ou économiques suffisantes. Il ne fait pas de doute que les futures intercommunalités seront dans ce cas ! Qui, alors, rattrapera leurs erreurs ?

S'il semble aujourd'hui nécessaire de procéder au déclassement de la ZAC de Gerland, peut-être faut-il néanmoins se poser la question de l'inégalité devant la loi que crée ce genre de texte. Certaines collectivités territoriales auront, par exception, le privilège de réparer les erreurs administratives des dirigeants précédents, on peut le comprendre, mais je doute que le procédé de la validation soit généralisé à des collectivités plus petites. Or l'erreur peut aussi avoir des conséquences considérables sur ces collectivités.

Ainsi, madame la ministre, si le sort électoral m'est favorable, je ne résisterai pas au plaisir de déposer une proposition de loi tendant à faciliter le développement de la ZAC d'Aurillac !

Vous l'aurez compris, mes chers collègues, nous espérons ne pas ouvrir une boîte de Pandore. Mais nous sommes conscients de l'impérieuse nécessité, pour nos collègues de Lyon, de résoudre le problème en cause, qui perdurait manifestement et suscitait des inquiétudes. En conséquence, nous voterons unanimement cette excellente proposition de loi. (*M. le président de la commission des lois, Mme la rapporteur et M. Gérard Collomb applaudissent.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Collomb.

M. Gérard Collomb. Je veux tout d'abord remercier les orateurs précédents de leurs interventions, ainsi que Mme la rapporteur de son exposé, de même que Mme la ministre.

Nous examinons aujourd'hui une proposition de loi qui vise à sécuriser les transactions relatives à la zone d'aménagement concerté du quartier central de Gerland, située au sud de Lyon.

Créée le 16 février 1983 par arrêté préfectoral après approbation par délibération de la ville de Lyon du 21 juin 1982 et enquête publique, cette ZAC a constitué le cadre qui a permis de transformer la friche industrielle générée par la fermeture des abattoirs municipaux à la fin des années soixante en un quartier aujourd'hui dynamique : dynamique du point de vue tant résidentiel, avec la production de 1 100 logements, qu'universitaire, avec la construction de l'École normale supérieure de Lyon, et économique, avec la réalisation de 10 000 mètres carrés de bureaux et 25 000 mètres carrés de surfaces d'activités.

Cette ZAC du quartier central de Gerland est donc un succès incontestable sur le plan du développement urbain.

D'une superficie de 28 hectares, elle concerne des terrains qui appartenaient pour 22,7 hectares à la ville de Lyon, dont une grande partie a été cédée à des personnes privées dans le cadre de l'aménagement et pour 5,3 hectares à la communauté urbaine de Lyon. Ces terrains sont constitués de voiries, de parkings et de délaissés de voirie.

Afin de pouvoir céder ses terrains, la ville de Lyon devait, au préalable, les faire sortir de son domaine public, c'est-à-dire procéder à leur désaffectation, puis, à leur déclassement.

Si la première condition, à savoir la désaffectation des terrains, a bien été respectée puisqu'il a été mis fin aux activités de service public réalisées par les abattoirs sur ce site et décidé, par délibération, d'y créer une ZAC, nous avons récemment constaté que la seconde condition n'était pas remplie ; en effet, les terrains sur lesquels ont été construits les équipements que je viens de citer n'ont jamais été formellement déclassés.

Même si cette irrégularité n'a donné lieu jusqu'à présent, c'est-à-dire en plus de trente ans, à aucun contentieux, elle pourrait éventuellement compromettre la sécurité juridique des contrats passés.

La présente proposition de loi dite de « validation législative » vise donc à remédier à cette situation en assurant la validation rétroactive de tous les actes pris par la ville de Lyon sur ces terrains.

Mes chers collègues, nous avons conscience qu'un texte de ce type doit rester tout à fait exceptionnel. Nous étions toutefois obligés de recourir en l'espèce à un tel procédé parce que c'est le seul moyen d'assurer une sécurité juridique parfaite pour ces terrains. D'autres possibilités avaient pourtant été envisagées. Le conseil municipal de Lyon a d'abord songé à prendre une délibération pour déclasser ces terrains, mais celle-ci ne pouvait valoir que pour les transactions futures et non pour les transactions passées. Nous aurions aussi pu adopter dans cette enceinte une loi déclassant la zone, mais, là encore, celle-ci n'aurait pas pu régulariser les opérations passées.

L'option de la loi de validation législative s'est donc imposée comme la plus adaptée. Comme l'ont indiqué Mme la ministre et Mme la rapporteur, la jurisprudence pose quatre conditions cumulatives à la constitutionnalité d'un tel texte.

La première condition est le respect du principe de séparation des pouvoirs. Ainsi, une mesure de validation ne peut intervenir dans des procédures judiciaires passées ou en cours. Cette condition est évidemment remplie : les recherches menées montrent qu'aucun contentieux n'a été notifié à la ville de Lyon à propos de ce secteur de la ZAC de Gerland.

La deuxième condition tient au principe de non-rétroactivité de la loi pénale. Là encore, il n'y a pas de problème à signaler, puisque la présente proposition de loi ne vise que des actes administratifs.

La troisième condition est une stricte limitation de la portée de la validation. C'est en l'espèce le cas : sur le plan géographique, d'abord, puisque le texte vise le périmètre identifié de la ZAC de Gerland ; sur le plan des actes concernés, ensuite, puisque sont en cause uniquement des contrats de cession, de location de bail ou de concession d'usage autorisés ou passés par la ville de Lyon.

Enfin, la quatrième condition a trait à un objectif suffisant d'intérêt général auquel doit satisfaire une mesure de validation législative pour être constitutionnelle. Or, mes chers collègues, nous l'avons constaté les uns et les autres, cette condition est remplie : sur cette ZAC est implanté un pôle de compétitivité mondial, Lyon Biopôle, qui est sans doute l'un des grands centres mondiaux des sciences du vivant avec, à la clé, le développement à Lyon de quelques dizaines de milliers d'emplois et la capacité pour notre pays à rester, dans le domaine de l'infectiologie et du vaccin, en tête des grands pays mondiaux.

Mes chers collègues, je vous remercie d'avoir été sensibles à ces arguments. Avec votre soutien, nous essaierons de continuer à développer ce secteur de l'agglomération. *(Très bien ! et applaudissements.)*

Mme la présidente. La discussion générale est close.

Nous passons à la discussion de l'article unique du texte de la commission.

PROPOSITION DE LOI RELATIVE À LA SÉCURISATION DES TRANSACTIONS RELATIVES À LA ZONE D'AMÉNAGEMENT CONCERTÉ DU QUARTIER CENTRAL DE GERLAND À LYON

Article unique

Sous réserve des décisions de justice passées en force de chose jugée, sont validés les contrats de cession, de location, de bail ou de concession d'usage autorisés et passés par la ville de Lyon et relatifs à des terrains compris dans le périmètre de la zone d'aménagement concerté du quartier central de Gerland, créée par arrêté du préfet du Rhône du 16 février 1983, en tant que leur légalité serait contestée par le moyen tiré de ce qu'ils n'ont pas été précédés d'un acte administratif constatant expressément que, après leur désaffectation, ces terrains avaient été déclassés du domaine public de la ville.

Mme la présidente. Je vais mettre aux voix l'article unique de la proposition de loi.

Je rappelle que le vote sur cet article a valeur de vote sur l'ensemble.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix, dans le texte de la commission, l'article unique constituant l'ensemble de la proposition de loi.

(La proposition de loi est adoptée définitivement.)

Mme la présidente. Je constate que la proposition de loi a été adoptée à l'unanimité des présents. *(Applaudissements.)*

M. Gérard Collomb. Merci, mes chers collègues !

M. Charles Revet. Quelle unanimité pour Lyon !

Mme la présidente. Mes chers collègues, avant d'aborder le point suivant de l'ordre du jour, nous allons interrompre nos travaux pour quelques instants.

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-sept heures cinq, est reprise à dix-sept heures vingt.)

Mme la présidente. La séance est reprise.

7

TAXIS ET VOITURES DE TRANSPORT AVEC CHAUFFEUR

Adoption en procédure accélérée d'une proposition de loi dans le texte de la commission modifié

Mme la présidente. L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur (proposition n° 720, texte de la commission n° 742, rapport n° 741).

Dans la discussion générale, la parole est à Mme la secrétaire d'État.

Mme Carole Delga, secrétaire d'État auprès du ministre de l'économie, du redressement productif et du numérique, chargée du commerce, de l'artisanat, de la consommation et de l'économie sociale et solidaire. Madame la présidente, monsieur le rapporteur, mesdames, messieurs les sénateurs, les clients comme les professionnels, les taxis comme les voitures de

transport avec chauffeur, dites VTC, les nouveaux acteurs comme les acteurs historiques de la grande remise, tous ont intérêt à ce qu'une offre de transport diversifiée et dynamique puisse se développer dans notre pays.

Après le vote intervenu le 10 juillet au Palais-Bourbon, c'est à vous, mesdames, messieurs les sénateurs, qu'il revient aujourd'hui d'examiner la présente proposition de loi qui vise à moderniser la profession de taxi et à établir des règles du jeu équilibrées dans le secteur du transport léger de personnes.

Le rapport produit par Thomas Thévenoud à la demande du Premier ministre, au mois d'avril dernier, et qui est à l'origine de cette proposition de loi a donné lieu à trente mesures concrètes. Certaines feront l'objet de textes réglementaires, et les services des ministères concernés sont déjà mobilisés pour être en mesure de les publier rapidement. D'autres doivent faire l'objet de dispositions législatives, raison pour laquelle nous sommes réunis ce jour.

Je voudrais vous exprimer ma reconnaissance, monsieur le rapporteur, pour votre investissement personnel dans ce dossier. Malgré des délais très contraints,...

M. Charles Revet. C'est le moins que l'on puisse dire !

Mme Carole Delga, secrétaire d'État. ... vous avez tenu à rencontrer de nombreux acteurs et à poursuivre, avec le même professionnalisme, le travail mené par les députés sur la proposition de loi déposée par Bruno Le Roux et Thomas Thévenoud.

L'objet de cette proposition de loi est à la fois simple et ambitieux : moderniser une offre de transport léger de personnes, laquelle a considérablement évolué ces dernières années du fait de l'arrivée de nouveaux acteurs et du développement du numérique, et trouver le juste équilibre, en dépassant les clivages et les idées reçues. Pour ce faire, un vrai consensus social est nécessaire sur cette question qui ne doit pas – et ne doit plus – se régler au travers d'appels à la grève ou au blocage des rues de Paris.

Pour cela, et je mesure personnellement ce que cette demande peut avoir d'audacieux dans cette enceinte, le Gouvernement souhaiterait que la Haute Assemblée se prononce par un vote conforme sur ce texte.

M. Vincent Capo-Canellas. Pas question ! (*Sourires sur les travées de l'UMP.*)

Mme Carole Delga, secrétaire d'État. Pour qu'aucune ambiguïté ne subsiste, je souhaite insister sur les raisons qui justifient cette demande.

Il ne s'agit pas de considérer qu'aucune disposition ne saurait être mieux écrite ou de brider l'initiative du Parlement,...

M. Vincent Capo-Canellas. Mais si !

Mme Carole Delga, secrétaire d'État. ... d'autant que le présent texte est une proposition de loi. Nous ne voulons pas plus nous montrer irrespectueux à l'égard du bicaméralisme, qui est l'un des piliers de notre République.

Il s'agit de se fonder sur l'existence de cet équilibre, fragile, parfois contesté, mais réel, qui a été recherché collectivement. Il convient de donner aujourd'hui aux agents économiques – entreprises, artisans ou salariés – une visibilité et une prévisibilité, et de continuer à travailler avec les acteurs de terrain autour des solutions concrètes pour améliorer la montée en gamme des services de transport. C'est cette

considération très pragmatique qui nous a guidés et qui conduit le Gouvernement à solliciter de votre part, mesdames, messieurs les sénateurs, un vote conforme.

Je veux maintenant vous présenter les différentes dispositions qui vous sont soumises.

Le premier article de la présente proposition de loi ouvre une véritable perspective de modernisation, avec le développement de la maraude électronique.

La maraude, c'est-à-dire la possibilité pour le client de héler un véhicule sur la voie publique, est une spécificité propre aux taxis. Elle pourra désormais se pratiquer électroniquement. C'est une véritable avancée, un service qui correspond aux attentes des consommateurs et des utilisateurs de taxis.

Ce concept de maraude électronique, autrement dit la possibilité de voir les taxis libres autour de soi sur un écran de *smartphone*, constitue un atout supplémentaire pour cette profession. Je tiens à insister sur ce point : même si une certaine frilosité peut subsister, cette modernisation est nécessaire au développement de l'activité des taxis. Cette pratique répondra à une attente réelle, tout en élargissant leur clientèle.

La volonté du Gouvernement de participer au développement des usages du numérique trouve une illustration pertinente dans ce projet d'*open data* de la disponibilité des taxis. C'est une véritable innovation, dont je veux souligner l'originalité et l'ambition. Résoudre un problème par la technologie correspond à une vision progressiste, à une vision d'avenir !

Il est important que la puissance publique puisse contribuer à cette modernisation, bien entendu sans se substituer au marché. L'intérêt d'un tel *open data* est double. Il offrira, tout d'abord, les conditions d'une amélioration réelle de l'accès aux services de transport de personnes, tout particulièrement dans les zones urbaines. Il permettra, ensuite, d'améliorer l'information des acteurs publics du transport et des mobilités. Ceux-ci ont en effet besoin de connaître le plus précisément possible l'offre de transport pour adapter celle des autres composantes du service public des transports et développer toutes les alternatives à l'utilisation de la voiture individuelle.

Tout le processus de mise en œuvre de l'*open data* se fera dans le respect des dispositions de la loi du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, qui garantit la protection des libertés individuelles. Je tiens à vous assurer que cette modernisation ne se fera pas au détriment de ces libertés !

Nous avons aussi pu entendre ou lire, çà et là, que le Gouvernement voulait interdire aux VTC l'usage des nouvelles technologies et la géolocalisation. Il n'en est rien ! Il est évidemment hors de question d'interdire à ces véhicules d'être géolocalisés.

En revanche, les VTC ayant interdiction de circuler en quête de clients et donc de s'adonner à la maraude, laquelle est réservée aux taxis, ils ne doivent pas pouvoir signaler aux clients en temps réel leur disponibilité sur une carte de leur *smartphone*. En revanche, les entreprises de ce secteur demeurent parfaitement libres d'utiliser ces technologies pour organiser au mieux leur activité, y compris la géolocalisation de leurs véhicules.

Dans un nouvel article de la proposition de loi, il est prévu que le Gouvernement produise un rapport au Parlement sur la mise en place de l'*open data*, un an après son entrée en

vigueur. Le Sénat pourra ainsi suivre, en toute transparence, la réalisation de ce projet de modernisation de la profession de taxis, avec des données chiffrées sur la géolocalisation.

Lors du débat à l'Assemblée nationale, un nouvel article a été introduit sur proposition du rapporteur, je tiens à le préciser. Il a rendu obligatoire l'équipement des taxis de terminaux de paiement électronique, afin d'améliorer le service rendu à la clientèle et de moderniser l'image de la profession. Il me semble indispensable d'offrir ce service aux touristes ainsi qu'à tous nos concitoyens.

La proposition de loi s'attache également à moderniser les conditions d'exercice de la profession de conducteur et d'exploitant de taxi. Certaines règles mériteraient en effet d'être précisées, au bénéfice de ces professionnels.

Parmi les 55 000 conducteurs de taxis, 8 000 exercent aujourd'hui leur métier sous un statut de locataire, lequel constitue une source d'ambiguïté et, en définitive, pénalise les chauffeurs. Ce régime hybride fait du locataire un salarié au titre de la sécurité sociale et un artisan pour les services fiscaux. Il rend les locataires plus vulnérables aux fluctuations de la conjoncture, le montant forfaitaire dont ils doivent s'acquitter étant indépendant des recettes réelles résultant de leur activité. La proposition de loi met fin à ce système, remis en cause par les locataires eux-mêmes, au profit du droit commun : la location-gérance.

Le 1^{er} janvier 2017 au plus tard, la location simple devra être remplacée par la location-gérance. La mise en œuvre de cette disposition est donc programmée dans le temps.

Cette modernisation doit aussi permettre aux taxis de participer, à leur manière, à l'amélioration de l'image de la France auprès des touristes. Des millions de touristes étrangers arrivent chaque année dans nos gares et nos aéroports, et le premier contact direct qu'ils ont avec notre pays se fait bien souvent par l'intermédiaire des taxis. Le mois dernier, lors de la clôture des Assises du tourisme, M. le ministre des affaires étrangères et du développement international a repris les propositions du rapport Thévenoud relatives à la nécessité, pour les taxis, de disposer d'une meilleure visibilité dans les villes et celles qui visent à faciliter les accès à la capitale par le biais des couloirs réservés.

Le présent texte laisse le soin aux autorités compétentes de fixer les mesures d'identification des taxis, en respectant ainsi les compétences des collectivités territoriales et, à Paris, celles de la préfecture de police, eu égard à ses prérogatives d'autorité communale.

Au-delà de la modernisation des conditions d'exercice de la profession de taxi, cette proposition de loi entend clarifier et renforcer les règles qui s'appliquent au transport de personnes, singulièrement aux VTC, dont le régime créé récemment est jugé insuffisamment protecteur pour le consommateur.

La loi de 2009, dite « loi Novelli », avait pour ambition affichée de réformer le statut des grandes remises s'adressant à une clientèle haut de gamme sur un segment du marché très particulier. Il en a résulté une dérégulation quasi complète du secteur. Cette loi a créé le régime des véhicules de tourisme avec chauffeurs et prévu des dispositions extrêmement souples, comme l'absence de qualification des conducteurs.

Avec le développement des *smartphones*, de nouveaux opérateurs se sont implantés sur ce marché, qui connaît ainsi depuis deux ans une forte expansion, tout particulière-

ment en région parisienne. Le Gouvernement ne souhaite pas freiner les initiatives ni entraver des acteurs économiques qui répondent à de nouveaux besoins.

Au contraire, les services à la personne, les nouvelles technologies, le numérique constituent autant d'opportunités que le Gouvernement entend saisir pour contribuer au développement de l'emploi et de la compétitivité de notre pays, tout en répondant aux besoins des consommateurs. Toutefois, les règles du jeu doivent être claires pour tous et partagées par chacun. La liberté ne peut s'exercer au détriment de l'égalité.

Dès 2013, nous avons pris des mesures réglementaires afin de réguler cette activité. Toutefois, il est nécessaire de fixer un cadre législatif aux VTC, adapté à une activité de transport de personnes. Il s'agit non pas de créer une nouvelle profession réglementée, mais de fixer des règles pour la protection des personnes, afin de garantir leur sécurité et leurs droits en tant que consommateurs. En ma qualité de secrétaire d'État chargée du commerce, de l'artisanat, de la consommation et de l'économie sociale et solidaire, je suis particulièrement vigilante sur ce point.

La protection de la sécurité des personnes et la protection des intérêts du consommateur sont les motifs d'intérêt général qui justifient que les activités de transport de personnes soient réglementées.

L'Assemblée nationale a modifié les dispositions relatives aux VTC par rapport à la proposition initiale du rapporteur. D'un côté, elle a allongé la durée de l'immatriculation des exploitants de trois ans à cinq ans. De l'autre, elle a instauré une obligation pour les chauffeurs de VTC, à l'issue d'une course, de retourner au lieu d'établissement de l'exploitant ou dans un lieu de stationnement autorisé en dehors de la chaussée.

Il est utile à ce stade de rappeler certains principes généraux relatifs à l'activité de transport de personnes sur la voie publique, à partir de l'exemple des taxis. C'est pour des raisons d'ordre public et d'intérêt général que les taxis bénéficient d'une autorisation de stationner sur la voie publique, donc d'exercer la maraude.

Cette justification est d'autant plus d'actualité dans nos villes, tout particulièrement dans les métropoles, où la question de la fluidité de la circulation est un véritable enjeu. Concrètement, chacun d'entre nous peut se rendre compte des conséquences sur la circulation de la présence d'un véhicule mal garé ou stationnant dans un espace non autorisé. Sans les stations de taxis, qui matérialisent l'autorisation de ces véhicules à bénéficier d'un espace dédié, la circulation en zone urbaine serait anarchique et encore plus compliquée.

La proposition de loi répond au souci d'équilibre qui a animé l'ensemble des débats préparatoires : renforcer les garanties de professionnalisme des acteurs du VTC et renforcer la responsabilité des intermédiaires, tout en évitant des excès de réglementation.

Elle entend maintenir cet équilibre par l'introduction d'un certain nombre de règles simples : la capacité financière des exploitants, l'obligation de vérification de la carte professionnelle et de l'assurance par les intermédiaires, les garanties accrues du monopole des taxis sur la maraude.

L'Assemblée nationale a, par amendement, complété les garanties relatives au transport de personnes pour des véhicules à deux ou trois roues, improprement appelés

« motos taxis ». Développée récemment, cette activité bénéficiait d'un régime très souple sans réelles garanties de sécurité pour les clients, selon les députés. Ils ont donc proposé d'y remédier.

Cette proposition de loi s'attache également à faire en sorte que ces règles soient respectées par tous. C'est le sens de la responsabilisation accrue des intermédiaires, qui bénéficiaient jusqu'à présent d'une relative impunité, les dispositions existantes visant soit les exploitants soit les chauffeurs eux-mêmes. Il s'agit de dispositions protectrices des consommateurs; là aussi, mesdames, messieurs les sénateurs, vous comprendrez que j'y sois particulièrement attentive.

La redéfinition des infractions relatives à l'offre frauduleuse de transport permettra une répression plus facile du racolage. Les forces de l'ordre sont d'ores et déjà mobilisées de manière importante pour mettre fin à cette situation qui porte préjudice aux taxis comme aux VTC qui respectent la réglementation. Elles doivent avoir les moyens d'exercer plus facilement leur mission.

Ce texte prévoit par ailleurs une intervention accrue de la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes, ou DGCCRF, dont je salue l'engagement sur ce dossier. Elle contrôlera notamment l'application par les VTC des règles relatives à la tarification. En privilégiant l'efficacité du contrôle de règles simples à un excès de réglementation sans moyen effectif d'assurer son respect, le texte repose sur un équilibre que le Gouvernement partage pleinement.

Je tiens à souligner l'efficacité des forces de l'État qui ont apporté leur soutien à la démarche du député Thévenoud. Je pense en particulier au service national des enquêtes de la DGCCRF.

Nous avons relevé de nombreux manquements. Les plus graves d'entre eux – en particulier le service UberPOP – ont fait l'objet de procédures contentieuses pour pratiques commerciales trompeuses. Leur règlement s'inscrit dans des délais plus longs, compte tenu de la nécessité d'une intervention judiciaire et, surtout, de l'absence de sanction directe pour l'organisation d'un service illégal de transport de personnes. En effet, le cadre en vigueur ne permettait pas aux forces de police ou aux services du ministère des transports d'intervenir contre la société Uber: ils pouvaient seulement se retourner contre les conducteurs, eux-mêmes victimes de cette entreprise.

L'une des avancées notables de la présente proposition de loi est justement de combler cette lacune. Dans l'attente du vote de ce texte, je me félicite toutefois que la diligence des services de la DGCCRF, dans des délais particulièrement contraints, ait eu quelque efficacité.

Afin d'adapter le parc automobile du transport léger de personnes aux exigences environnementales et de lutte contre les changements climatiques, l'Assemblée nationale a instauré un régime de dérogations pour les véhicules hybrides et électriques. À ce propos, je représentais Arnaud Montebourg la nuit dernière à l'Assemblée nationale lors de l'examen de la proposition de loi « bornes électriques » de Mme Massat, texte que le rapporteur connaît bien et dont le Gouvernement soutient à la fois la dimension écologique et industrielle.

Pour marquer sa volonté de simplifier, le Gouvernement a proposé de supprimer le régime des petites remises dans le cadre de la présente proposition de loi. Il s'agit d'empêcher la

création de nouvelles petites remises, en laissant subsister celles qui existent aujourd'hui et qui sont estimées à 2 000 environ. Là encore, cette mesure vise à apporter plus de lisibilité et de simplicité, en évitant ainsi les distorsions de concurrence.

Mesdames, messieurs les sénateurs, en conclusion, je tiens à revenir sur la brièveté des délais de préparation de cette réforme. J'entends bien les regrets que vous formez en ce sens.

M. Charles Revet. Ce sont plus que des regrets!

M. Jacques Mézard. Des critiques!

Mme Carole Delga, secrétaire d'État. Je renouvelle mes remerciements à M. le rapporteur pour le travail accompli en peu de temps. Sur ce sujet dont la forte sensibilité est connue, le Gouvernement, tout particulièrement Bernard Cazeneuve et moi-même, souhaite accompagner le Parlement pour que des résultats rapides soient obtenus.

C'est bien pourquoi nous souhaitons un vote conforme sur ce texte. Nous avons le sentiment qu'il est nécessaire que les règles permettant une concurrence saine, apaisée et équilibrée soient rapidement mises en place.

Porteur de créations d'emplois tout en étant protecteur des emplois qui existent, ce texte permettra de répondre aux besoins de mobilité des citoyens. Nous pensons qu'il y a une forme d'urgence à ce que ce cadre soit enfin fixé de façon durable et permette l'épanouissement de l'ensemble des offres de transport, conformément à leur vocation et en s'appuyant sur les moyens de communication actuels.

Mesdames, messieurs les sénateurs, c'est bien là le sens de la position générale du Gouvernement sur cette proposition de loi qui vous est présentée cet après-midi. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste et du groupe CRC.*)

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur.

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur de la commission du développement durable, des infrastructures, de l'équipement et de l'aménagement du territoire. Madame la présidente, madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, jusqu'à présent, 2014 aura été une année difficile pour les taxis, une année de conflit, de tension, d'inquiétudes et de mobilisation face à l'émergence de la concurrence des VTC. Eh bien, faisons en sorte que 2014 soit aussi l'année de l'apaisement, l'année des solutions pour ce secteur si important non seulement pour les emplois, pour notre vie quotidienne, pour le tourisme, mais également pour la nouvelle conception de la mobilité durable que nous voulons promouvoir.

Il nous faut trouver tous ensemble, mes chers collègues, quelles que soient les travées sur lesquelles nous siégeons, une solution durable pour un secteur dans lequel, j'aurai l'occasion de le redire, il y a de l'activité pour tout le monde.

M. Yves Pozzo di Borgo. Non, ce n'est pas vrai!

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. Bien sûr que si! Les professionnels le disent eux-mêmes!

C'est notre responsabilité de législateur aujourd'hui.

Le 11 juin dernier, les taxis ont fait grève à Paris, mais aussi à Londres, à Rome ou même à Berlin pour protester en particulier contre la société américaine Uber, qui, *via* une application *smartphone*, met en relation des véhicules avec chauffeur et des clients, permettant à ceux-ci de géolocaliser les véhicules en temps réel. Ils protestaient notamment contre

le service UberPOP, qui, sous couvert de covoiturage, permet à des particuliers d'exercer une activité de faux taxi tout en faisant payer les personnes transportées.

Ces VTC, qui aujourd'hui se développent de manière fulgurante, ont vu leur régime juridique assoupli en 2009 par la loi Novelli, vous l'avez souligné, madame la secrétaire d'État. Je le rappelle, la procédure d'immatriculation est purement déclarative auprès d'Atout France. Les conditions à respecter, pour les chauffeurs comme pour les véhicules, sont peu exigeantes, surtout si on les compare à celles qui pèsent sur les taxis.

Aujourd'hui – le décompte a lieu quasiment en temps réel –, on dénombre en France 7745 entreprises de VTC. Il y en avait cinq fois moins voilà trois ans à peine.

Face à ce rapide accroissement, les procédures d'immatriculation de VTC ont été gelées au mois de février dernier, après que le juge des référés du Conseil d'État a suspendu le décret du 27 décembre 2013 relatif à la réservation préalable des voitures de tourisme avec chauffeur qui prévoyait un délai minimal de quinze minutes avant la prise en charge du client.

C'est en partie à cause de ce gel que nous avons été vigoureusement incités à adopter, sans tarder, la présente proposition de loi. Or j'ai été surpris de découvrir que 865 immatriculations avaient été délivrées par Atout France, la semaine dernière,...

Mme Carole Delga, secrétaire d'État. Sur 2 000 demandes !

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. ... le 15 juillet, c'est-à-dire la veille de l'examen de ce texte par la commission du développement durable.

M. Charles Revet. Voilà !

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. Je m'en suis aperçu au début de cette semaine. Je tiens à exprimer solennellement au Gouvernement mon très vif regret de ne pas avoir été informé plus tôt,...

M. Yves Pozzo di Borgo. Bravo !

Mme Anne-Marie Escoffier. Très bien !

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. ... alors même que nous avons eu depuis un grand nombre d'occasions de travailler sur ce sujet. Il me semble que cette information est essentielle à nos débats.

M. Charles Revet. Bien sûr !

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. En d'autres termes, je considère que l'argument de l'urgence due au gel des immatriculations, que j'avais avancé devant mes collègues en commission,...

M. Charles Revet. Tout à fait !

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. ... pèse forcément moins aujourd'hui. (*Bien sûr ! sur les travées du RDSE et de l'UDI-UC.*)

Madame la secrétaire d'État, je souhaite donc que le Gouvernement nous donne des éléments d'explication plus précis, car il est de notre responsabilité, comme de la vôtre, de veiller à ce que la libération de ces immatriculations ne vienne pas trop brutalement déstabiliser un secteur déjà tendu. Nous y reviendrons.

Cela étant, le Premier ministre a confié au député Thomas Thévenoud une mission de concertation avec l'ensemble des professionnels du secteur, taxis comme VTC, afin de trouver des solutions pérennes à un conflit que l'on pouvait sans

doute résumer de manière très simple : trop de rigidité et de contraintes pour les taxis ; une trop grande souplesse et trop peu de règles pour les VTC.

La proposition de loi que nous examinons aujourd'hui est par conséquent avant tout un texte d'équilibre. Les propositions du rapport Thévenoud, remis au mois d'avril dernier, avaient recueilli l'assentiment de tous les acteurs du secteur du transport léger de personnes, les taxis comme les VTC.

Dans tout compromis, une mesure vient en équilibre d'une autre. Le texte, tel qu'il avait été initialement déposé, était le reflet fidèle du rapport précité. Il a été examiné en première lecture par l'Assemblée nationale le 10 juillet et les avancées qui ont été adoptées respectaient globalement l'équilibre initial. Telle est la raison pour laquelle j'ai proposé, en commission, l'adoption du texte en l'état.

J'ai pris le temps d'analyser attentivement l'ensemble des points majeurs du texte issu des travaux de l'Assemblée nationale. J'ai rencontré tous les acteurs, organisé quatre tables rondes, entendu plus de quarante professionnels. J'ai acquis la conviction que, au fond, toutes les parties appréciaient la majorité des propositions formulées, tout en sachant que, en pareilles circonstances, il est courant d'essayer d'obtenir plus.

Aussi, à la suite de ces rencontres et compte tenu des évolutions qui ont été apportées par l'Assemblée nationale, j'ai considéré que le texte avait conservé le point d'équilibre – très important – atteint lors de la grande concertation du printemps dernier. De ce fait, il n'oppose pas les taxis aux VTC, ou l'inverse. Au contraire, il fixe des règles du jeu stables et équitables pour tous.

Si j'ai proposé la semaine dernière que la commission adopte en l'état la proposition de loi transmise par l'Assemblée nationale, je souligne que personne n'avait alors déposé d'amendement avant le terme du délai limite pour le dépôt des amendements, conformément à la procédure habituelle.

La commission n'a donc pas modifié la proposition de loi, mais de nombreux collègues m'ont interrogé sur certains points, en particulier sur le compromis mis en œuvre par le texte. Les questions sont nombreuses, car ce sujet est délicat et complexe.

Je souhaite par conséquent, mes chers collègues, vous apporter un certain nombre d'éclairages sur les points qui suscitent le plus de questions, voire parfois des polémiques. Certains d'entre eux sont quelquefois source de confusion ou font même l'objet de fausses informations. Vous avez donné, madame la secrétaire d'État, des précisions. Peut-être apporterai-je les mêmes, mais, en la circonstance, il ne me paraît pas négatif de rappeler ce que contient exactement ce texte.

Premier point : oui, le registre de disponibilité des taxis prévu à l'article 1^{er} sera bien facultatif pour les chauffeurs de taxis. En outre, il sera contrôlé par l'autorité publique, qui garantira une protection des données personnelles. Un rapport permettra d'en évaluer l'utilité et de faire un bilan, mesure introduite par l'Assemblée nationale sur l'initiative du groupe UMP.

Deuxième point : oui, le texte s'attaque au problème essentiel du système de délivrance des licences. Il met fin au principe de cessibilité dans la mesure où toutes les nouvelles licences qui seront délivrées ne seront plus cessibles. Je rappelle que cette disposition a été préconisée dans tous les rapports – et ils sont nombreux – publiés depuis longtemps

sur ce sujet : le rapport Rueff de 1959, le rapport Chassigneux, le rapport de la commission Attali, et j'en oublie certainement.

Toutefois, je vous rassure, mes chers collègues, afin de ne pas léser ceux qui se sont endettés pour acheter une licence, les licences déjà délivrées restent cessibles, mais elles doivent satisfaire à des conditions d'ancienneté prévues dans le texte et qui sont assez confortables.

Troisième point : la proposition de loi clarifie les différents statuts des chauffeurs tout en allant dans le sens d'un progrès social et humain. Il existe aujourd'hui trois statuts, un chauffeur pouvant être artisan, salarié ou locataire. Demain, il n'en subsistera plus que deux, car le texte supprime le statut de locataire, qui s'apparentait sur bien des points à ce que certains ont qualifié de forme d'esclavage moderne. Toutefois, pour que cette réforme ne soit pas trop brutale, elle a été aménagée.

Je balaierai maintenant les idées reçues, souvent relayées dans les médias, sur les articles relatifs aux VTC.

Premièrement, il est inexact d'affirmer que la géolocalisation est désormais interdite aux VTC. Vous l'avez rappelé, madame la secrétaire d'État, et j'y ai été sensible. C'est bien la maraude électronique qui leur est interdite, dans la mesure où la maraude est, et doit rester, le monopole réglementaire des taxis. Les VTC pourront continuer à proposer une géolocalisation de leurs véhicules – c'est d'ailleurs l'un des éléments qui explique leur succès commercial rapide –, mais les éditeurs d'applications ne pourront plus permettre à leurs clients de héler électroniquement, si je puis dire, un véhicule à l'extérieur.

Deuxièmement, pour ce qui concerne la tarification des prestations de VTC, je tiens à rappeler que la tarification kilométrique est l'un des éléments centraux de l'activité de taxi, avec le compteur horokilométrique. Or, selon le droit en vigueur, les VTC peuvent facturer leur course au kilomètre parcouru. Le texte corrige cette anomalie en leur interdisant la tarification kilométrique. En revanche, il est important de maintenir la possibilité de tarifier à la durée. Les VTC, je pense en particulier aux VTC historiques de la grande remise, sont parfois amenés à effectuer des prestations sur plusieurs heures d'affilée, voire des journées entières, et il est nécessaire de leur laisser la possibilité de continuer à tarifier de cette manière et d'exercer leur profession. Par ailleurs, je vous rappelle qu'un décret devra fixer la durée minimale à partir de laquelle ce mode de tarification est possible. Cela constituera donc en pratique un garde-fou.

Troisièmement, j'évoquerai ce que l'on appelle couramment le « retour à la base arrière ». Même si cette expression ne figure pas dans le texte, elle est sous-entendue. Ce retour suscite de nombreux débats et fera l'objet, j'en suis sûr, d'une large discussion lors de l'examen des articles.

À la suite de l'adoption d'un amendement en fin de discussion en séance à l'Assemblée nationale, les VTC ont désormais l'obligation de revenir à leur siège social ou, comme vous l'avez rappelé très justement, madame la secrétaire d'État, dans un parking situé hors de la chaussée à l'issue d'une prestation. Cet amendement me semble participer de l'équilibre fragile trouvé par les députés sur la question sensible de la maraude. Ainsi que l'expliquait Thomas Thévenoud dans son rapport, il est difficile de considérer que les VTC ne sont pas en maraude lorsqu'ils circulent sur la voie publique, en attente de réservation préalable, et qu'ils sont

rendus visibles aux consommateurs par des applications pour *smartphones*. La frontière est fine. Le retour à la base arrière permet de mieux faire la distinction entre les activités des taxis et des VTC. Nous aurons l'occasion de discuter de nouveau tout à l'heure de ce point important. Nous examinerons très attentivement les amendements qui seront proposés.

En conclusion, la remise à plat des règles applicables aux VTC dans cette proposition de loi est la conséquence logique d'une dérégulation poussée à l'excès dans la loi Novelli que le législateur de l'époque n'avait probablement pas pu ou su anticiper.

Les VTC sont les premiers à prôner une concurrence non faussée avec les taxis sur le marché de la réservation préalable. Le fait est que, aujourd'hui, ils opèrent dans un cadre réglementaire permettant un certain nombre de distorsions de concurrence en leur faveur. Le texte n'a pas d'autre objet que de remettre les compteurs à zéro, si je puis dire, et de rétablir l'égalité des armes entre les acteurs. Je suis convaincu qu'il y va aussi de l'intérêt et de la sécurité du consommateur.

Nous reviendrons sur tous ces points lors du débat que nous aurons dans quelques instants, mais je tenais, mes chers collègues, à vous apporter ces précisions liminaires. Je suis sûr que de nos échanges émergera une solution de bon sens, de celles que le Sénat a toujours à cœur de rechercher. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste, du groupe CRC, du groupe écologiste et du RDSE.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre Charon.

M. Pierre Charon. Madame la présidente, madame la secrétaire d'État, monsieur le rapporteur, mes chers collègues, je commencerai par faire un compliment : cette proposition de loi est absolument nécessaire. En effet, depuis la loi du 22 juillet 2009 de développement et de modernisation des services touristiques, il existe indéniablement un problème de rationalisation de l'offre de transport léger de personnes.

La proposition de loi qui nous est soumise doit donc garantir le bon développement des taxis et des véhicules de tourisme avec chauffeur et assurer une juste concurrence entre les deux acteurs.

Elle a été discutée à l'Assemblée nationale le 10 juillet dernier, après engagement de la procédure accélérée. Toutefois, l'urgence ne doit pas mener à la précipitation ! Malgré l'adoption de nombreux amendements, le texte est encore loin d'être parfait. Il demeure trop contraignant sur plusieurs points majeurs.

Et voici que, pour des raisons de circonstances, le Gouvernement veut faire adopter le texte au Sénat sans modification, donc sans véritable débat ! Mais pourquoi le Sénat renoncerait-il à son rôle de législateur en votant conforme un texte rédigé uniquement par l'Assemblée nationale ?

Ce texte contient des dispositions contraires à l'esprit d'entreprise. Il ne favorise pas le développement de l'emploi et de l'initiative individuelle, alors que, dans le même temps, le Gouvernement prétend redresser la situation économique.

Cette proposition de loi doit permettre de pacifier les relations entre les VTC et les taxis et de définir durablement des règles de concurrence justes entre ces deux acteurs.

Une loi trop vite rédigée et qui ne satisfait aucune des parties prenantes ne peut être perçue comme une bonne solution. En outre, rien ne justifie d'adopter le présent

texte en urgence et de manière définitive avant la fin de la session, puisque les mesures qu'il prévoit n'entreront en application qu'au mois de mars 2015.

Le débat ne peut se limiter à une opposition entre des professions réglementées qui refuseraient de s'adapter et obtiendraient gain de cause afin d'éviter la concurrence et ceux qui se sont lancés dans de nouveaux moyens de consommation. La majorité des chauffeurs de taxis ont une réelle volonté de se moderniser et de s'adapter aux demandes des consommateurs. L'une des professions considérées n'a pas tous les torts. Il faut donc faire en sorte que toutes deux puissent cohabiter justement, toujours au bénéfice des consommateurs.

Si certaines sociétés de VTC étrangères pratiquent une concurrence déloyale, il faut l'éviter et faire en sorte qu'elles appliquent la loi. La stigmatisation de certains ne doit pas faire oublier les développeurs français vertueux comme LeCab, SnapCar, Chauffeur-Privé, AlloCab ou Supershuttle.

La liberté d'entreprendre doit être préservée avant tout. Si les VTC disposent effectivement d'outils électroniques et d'une réglementation qui leur confèrent un avantage concurrentiel indéniable sur les taxis, ces derniers ne semblent pas s'être adaptés assez rapidement à l'ère numérique.

Les membres du groupe UMP partagent donc l'avis des auteurs du texte pour ce qui concerne la modernisation de l'activité de taxi.

Nous sommes notamment tout à fait favorables à l'article 1^{er}, que vous avez évoqué, monsieur le rapporteur, qui vise à créer un registre de disponibilité des taxis, et à l'article 1^{er bis}, qui permet le paiement par carte bancaire dans les taxis.

Cela étant dit, cette proposition de loi instaure de nombreuses règles supplémentaires et des contraintes, alors qu'il faudrait au contraire plus de liberté et de flexibilité. Alors que les dispositions concernant les taxis sont généralement favorables aux consommateurs, les VTC sont en l'espèce malmenés. Vous voudriez tuer la profession que vous ne vous y prendriez pas autrement !

Une disposition, qui fait débat au sein même de votre gouvernement, introduit une restriction générale à la liberté d'aller et venir des VTC et de leurs chauffeurs.

L'obligation faite aux VTC de rejoindre le lieu d'établissement de leur exploitant ou un lieu de stationnement hors chaussée après chaque prestation est inacceptable.

Cette mesure qui leur est imposée est une contrainte que leurs concurrents directs sur le marché de la réservation au préalable ne subissent pas, les taxis utilisant des centrales radios.

Outre qu'elle les rend moins efficaces, la mesure entraîne pour les VTC l'engagement de coûts supplémentaires qui rendra leur activité impraticable.

Il convient de rappeler que le Conseil constitutionnel a clairement souligné l'anticonstitutionnalité d'une interdiction générale de stationnement sur la voie publique pour les motos taxis.

Et n'oublions pas cette disposition ubuesque, qui précise qu'un VTC ne peut « s'arrêter ou stationner sur la voie ouverte à la circulation publique, à l'abord 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. » Elle empêchera, comble de l'absurde, les VTC de s'arrêter pour laisser descendre leurs clients avant d'honorer la réservation suivante !

Il n'est vraiment pas raisonnable d'adopter, en l'état, ce texte !

En réalité, cette proposition de loi touche à des domaines variés : le pouvoir d'achat des clients, pour qui le prix est une composante essentielle dans le choix du mode de transport, l'emploi et l'attractivité de notre pays. Les modes de transport constituent en effet le premier contact avec la France des touristes et hommes d'affaires en déplacement.

À dire vrai, la manière dont nous traitons ce sujet est surtout révélatrice d'une certaine conception de la concurrence, de la liberté d'entreprendre et de l'innovation.

Le développement des VTC n'a jamais constitué un frein à celui des taxis, ces deux modes de transport étant complémentaires. Le développement des deux acteurs est bon pour l'emploi et pour les usagers.

Nous sommes tous dans cette enceinte confrontés à la pénurie de l'offre de taxis. Paris a aujourd'hui le plus mauvais ratio du nombre de chauffeurs par habitants, inférieur même à celui qui prévaut dans des villes de taille bien plus réduite.

Le contingentement du nombre de taxis a en outre empêché toute création d'emplois en trente ans.

À Paris, les deux tiers des taxis fonctionnent aujourd'hui sur réservation. On dénombre 14 000 abonnés à un système de radio-taxi, et le Sénat en sait quelque chose ! Un tiers des taxis seulement pratiquent la maraude.

La conséquence pour le consommateur est la cherté de la course.

À Londres, où les VTC se sont beaucoup développées, 20 % des citoyens les plus défavorisés utilisent les taxis et minicab une fois et demie plus que 20 % de ceux qui sont plus favorisés. Parce qu'ils y ont accès, les plus défavorisés font le choix de recourir au taxi plutôt que de posséder une voiture, qui leur coûterait plus cher.

Or le taxi parisien est à ce jour un service destiné aux plus aisés !

Si l'offre de taxis et de VTC augmente, les Parisiens en useront. Les déplacements seront alors plus rapides et pratiques ; ils généreront moins de pollution et une circulation plus fluide.

Il existe en France dix acteurs majeurs du VTC ; ils ont environ 3 500 voitures et 50 % des chauffeurs sont des professionnels reconvertis.

Ces entreprises créent de l'emploi et assurent à leurs chauffeurs une rémunération honorable. Pour ne citer qu'un exemple, plus de 400 emplois ont été créés par la société LeCab en un an et demi. On peut raisonnablement estimer à 10 000 les créations d'emplois dans les cinq ans.

Ne nous empressons pas de tuer ce qui marche, notre pays ne peut se le permettre !

Pour toutes ces raisons, les membres du groupe UMP voteront contre ce texte, s'il n'est pas raisonnablement modifié. *(Très bien ! et applaudissements sur les travées de l'UMP et de l'UDI-UC.)*

Mme la présidente. La parole est à M. Vincent Capo-Canellas.

M. Vincent Capo-Canellas. Madame la présidente, madame la secrétaire d'État, monsieur le rapporteur, mes chers collègues, la présente proposition de loi nous est soumise à la suite de la décision du Conseil d'État d'annuler le décret qui obligeait les VTC à attendre quinze minutes avant de prendre en charge un client.

Devant l'émotion soulevée par cette décision, le Premier ministre d'alors a souhaité une concertation, et c'est le travail issu de cette concertation qui nous est proposé. Il est de coutume de se féliciter des concertations. Encore faut-il relever, dans le cas présent, que chacune des parties regarde ce texte avec circonspection et crainte.

Aussi peut-on s'interroger : l'équilibre instable revendiqué existe-t-il vraiment ? J'incline au contraire à penser que ce texte, dans son état actuel, entérine plutôt un déséquilibre.

En fait, l'exercice qui a été tenté par notre collègue député Thomas Thévenoud s'apparente sans doute à une tâche irréalisable. Essayer de concilier chacun des acteurs de la mobilité sans revoir l'architecture globale du système, c'était mission impossible.

Car c'est bien ainsi que la question aurait dû être posée. Il ne devrait pas s'agir, me semble-t-il, d'être pour les taxis et contre les VTC, ou l'inverse. Nous devrions considérer la question de la mobilité à l'échelle de la métropole. Et nous souvenir que taxis et VTC remplissent deux missions complémentaires, donc différentes.

Les VTC sont un système de location de véhicule avec chauffeur. Du reste, cette complémentarité est reconnue s'agissant des anciennes voitures de grande remise, qui constituent une part des VTC actuels. Mais le monopole des taxis est battu en brèche en raison de deux problèmes : d'une part, ils ne sont pas assez nombreux pour répondre à la demande ; d'autre part, la concurrence se développe au travers de certains VTC, qui répondent notamment par l'utilisation des nouvelles technologies à une demande réelle d'une offre plus moderne.

Le développement rapide des VTC montre qu'ils satisfont les nouveaux besoins de services et les nouvelles attentes de la clientèle, en France comme dans d'autres pays. On notera que d'autres modes de transport de particuliers se développent, tels que Autolib', Vélib' ou le covoiturage. Faute d'avoir pu s'adapter aux moyens technologiques modernes et en raison d'une qualité de service parfois perfectible, les taxis traditionnels n'ont pas su totalement répondre à cette nouvelle demande de mobilité.

Il faut le rappeler : si un monopole remplit sa mission, il n'est pas question de le remettre en cause. Mais si un besoin de modernisation de l'offre se fait sentir et qu'il n'est pas suffisamment pris en compte, alors ce monopole risque de se trouver remis en cause, si ce n'est en droit, du moins dans les faits. La demande de mobilité et le besoin d'une offre renouvelée de mobilité sont en effet des réalités.

Avouons que la réglementation qui régit encore la profession des taxis est assez largement surannée. Le rapport Armand-Rueff de 1959 soulignait déjà que « la limitation réglementaire du nombre de taxis nuit à la satisfaction de la demande » ! Ce que l'horrible rapport Attali, souvent fustigé, n'a fait que confirmer en 2008.

Les métropoles mondiales nous montrent la voie de l'effort à accomplir : le nombre des taxis et des VTC est plus élevé tandis que celui des voitures individuelles est plus faible dans les métropoles mondiales où la mobilité est bien assurée.

C'est le cas à New York ou à Londres ; les chiffres en attestent. En réalité, les VTC mettent en cause la voiture individuelle, pas le taxi.

Il faut bien sûr engager une remise à plat globale. Au lieu de cela, la présente proposition de loi me paraît être un cautère sur une jambe de bois. On évite toute réforme globale ; on choisit la réglementation et la contrainte dans un secteur déjà hyper-réglémenté, alors qu'il aurait fallu introduire plus de flexibilité et de liberté ; on répond à la pression des taxis en essayant de limiter les concurrents possibles, leur laissant croire que c'est une planche de salut alors que c'est au contraire boucher leur propre horizon. Il y a un avenir pour les taxis, mais pas celui que vous dessinez, fait de faux-semblants.

L'avenir passe d'abord par une adaptation des taxis eux-mêmes aux besoins des utilisateurs d'aujourd'hui. Malheureusement, la présente proposition de loi laisse de côté le problème de fond pour essayer de contenter tout le monde.

Au contraire même, elle instaure, sur deux sujets, des dispositions tout à fait contestables : je pense à la géolocalisation et à la question du retour à la base.

Madame la secrétaire d'État, monsieur le rapporteur, je vous invite à évoluer sur ces deux points, sur lesquels des amendements ont été déposés. L'équilibre du texte issu des travaux de l'Assemblée nationale n'est pas tenable.

Cela dit, nous regrettons bien sûr les conditions d'élaboration et d'examen de cette proposition de loi. Je regrette, madame la secrétaire d'État, que vous ayez, tout à l'heure, au début de votre intervention, souhaité un vote conforme du Sénat, et que vous vous soyez réjoui du grand *open data* que vous créez. En fait, il s'agit surtout de capter une technologie et d'interdire à une profession de l'exercer. Ce n'est pas, me semble-t-il, la meilleure façon d'engager le débat avec la Haute Assemblée. L'engagement de la procédure accélérée constitue donc pour nous un problème. Exiger que le Sénat, en quelques jours, se saisisse de ce texte ne nous paraît pas acceptable,...

M. Charles Revet. En effet, nous avons vraiment eu très peu de temps !

M. Vincent Capo-Canellas. ... d'autant que cette proposition de loi est dangereuse pour les VTC et ne règle pas non plus le problème des taxis. Vous prenez le risque de mettre en cause plusieurs milliers d'emplois.

Les deux mesures introduites à l'Assemblée nationale ne sont pas acceptables en l'état.

L'interdiction faite aux VTC d'informer le client de la disponibilité d'une voiture à proximité, alors que la géolocalisation en temps réel, *via* les *smartphones*, est un moyen moderne pour répondre aux besoins des clients et que les VTC se sont développées grâce à l'utilisation des innovations technologiques, n'est pas compréhensible. C'est, je crois, un mauvais signal envoyé par le Gouvernement sur l'innovation et le développement des outils numériques. Cette interdiction est excessive et disproportionnée.

L'autre disposition est le retour à la base imposé aux VTC. Elle nous paraît idiote, antiéconomique et antiécologique, car elle empêche les VTC de prendre plusieurs courses consécutives avec réservation préalable et les oblige, en fait, à circuler à vide dans Paris et la région d'Île-de-France. La plupart des VTC ne pourront pas survivre au surcoût lié soit au carburant, soit au parking à payer.

Avec ces deux mesures, on donne vraiment le sentiment de vouloir empêcher une profession, celle des VTC, d'exercer son activité, alors que cette dernière est complémentaire, comme celle des motos taxis, à celle des taxis, et nécessaire pour répondre à l'offre de mobilité.

Sur ces deux principaux points du texte, nous défendrons des amendements tendant à revenir à une rédaction plus mesurée.

Mon groupe déterminera sa position au vu du débat sur ces deux sujets. Le texte actuel n'est pas acceptable. En l'état, nous voterons contre; s'il évolue sensiblement, nous reverrons notre point de vue. (*Applaudissements sur les travées de l'UDI-UC, de l'UMP et du RDSE.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Laurence Cohen.

Mme Laurence Cohen. Madame la présidente, madame la secrétaire d'État, monsieur le rapporteur, mes chers collègues, nous examinons aujourd'hui un texte de loi attendu par l'ensemble de la profession concernée.

Pour autant, cet examen se fait dans des conditions particulières, hélas récurrentes: le Parlement ne dispose que de très peu de temps et de très peu de marge de manœuvre pour faire son travail de législateur.

En effet, cette proposition de loi a été encore une fois frappée par la procédure accélérée. La célérité du processus est remarquable: le rapport Thévenoud a été remis au mois d'avril dernier, la proposition de loi a été déposée sur le bureau de l'Assemblée nationale le 18 juin, puis examinée un mois après par la commission du Sénat. Reconnaissons-le, cette précipitation tend, au fond, à prendre le Parlement pour une simple chambre d'enregistrement.

Certes, vous nous direz que le temps de la concertation a eu lieu pendant l'élaboration du rapport remis par le député Thomas Thévenoud, à la suite des altercations violentes entre les taxis et les VTC. Cependant, nous contestons ce recours systématique aux rapports sollicités par le Gouvernement à des personnalités, quelles que soient par ailleurs leurs qualités.

Effectivement, une telle démarche prive les parlementaires du débat démocratique nécessaire, puisque, une fois le rapport remis, il est demandé à la représentation nationale de ne pas revenir sur l'équilibre trouvé alors.

En l'espèce, on nous demande un vote conforme, ce qui ne sera pas possible à mon avis. En tout état de cause, un tel procédé ne correspond absolument pas à notre conception du rôle des institutions parlementaires, socle du modèle républicain.

Nous sommes par ailleurs surpris par la déclaration du ministre Arnaud Montebourg selon laquelle il faut en finir avec les professions réglementées. Nous espérons qu'il ne défera pas dans quelques mois le travail actuel du Parlement.

Sur le fond, cette proposition de loi apporte des avancées réelles pour les taxis.

Il faut dire que la profession a été durement touchée par la loi de modernisation de l'économie, ou loi LME, adoptée en 2008 sous le mandat de Nicolas Sarkozy, laquelle a démantelé la plupart des secteurs ou services, au nom de la concurrence libre et non faussée. Le bilan de cette loi est particulièrement négatif; il est donc absolument opportun de revenir sur celle-ci.

En effet, VTC et taxis doivent proposer non pas des offres concurrentes, mais bien des offres complémentaires. Or la loi LME a permis l'organisation de cette concurrence frontale, qui a largement pénalisé les taxis et cristallisé des conflits importants.

Par conséquent, nous estimons que le principal avantage de cette proposition de loi est de réintroduire de la régulation dans le secteur, de remettre au cœur du dispositif le rôle de la puissance publique, comme en témoigne le registre national mis en place à l'article 1^{er}. Ainsi, ce registre regroupera les informations relatives à toutes les autorisations de stationnement délivrées aux propriétaires ou exploitants de taxis. Cette base de données, qui sera publique, sera alimentée non seulement par les autorités administratives qui délivrent les autorisations de stationnement, mais également, de manière facultative, par les taxis, qui pourront choisir d'intégrer dans l'interface la géolocalisation de leurs véhicules.

De plus, les entreprises éditrices d'applications auront accès gratuitement à ces données et pourront mettre en relation clients et chauffeurs. Gratuité et maîtrise publique, ces éléments sont suffisamment rares dans les textes que nous examinons pour que nous nous en félicitions aujourd'hui.

En outre, dans le domaine du symbolique, nous partageons la volonté de changer l'appellation des VTC et de remplacer la notion de tourisme par celle de transport, plus fidèle à la réalité. Plus fondamentalement, nous approuvons la réglementation plus contraignante imposée aux VTC, notamment l'interdiction qui leur est faite d'opérer sous le mode de la maraude, qu'elle soit physique ou numérique.

Autre point positif, le fait que les autorisations de stationnement deviennent inaccessibles. Une telle disposition permettra l'extinction progressive du marché des licences, qui introduit un fonctionnement malsain et pèse trop lourdement sur les finances des taxis. Il s'agit également de replacer l'État au centre de la régulation, puisque les autorisations expirées reviennent obligatoirement à l'État, qui les réaffecte. C'est positif.

Pour autant, nous continuons de penser que certaines questions restent en suspens. On peut ainsi se demander dans quelle mesure les nouvelles normes seront réellement contrôlées. En effet, comment la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes pourra-t-elle correctement contrôler les VTC alors que ses moyens ne cessent de diminuer au fil des lois de finances?

M. Jean Desessard. Évidemment!

Mme Laurence Cohen. Autre question qui reste en suspens: la possibilité accordée par la proposition de loi aux VTC de facturer leurs prestations sur la base d'une tarification horaire. Nous contestons ce procédé, qui ne permettra pas d'atteindre l'objectif de clarification ni de faire pleinement de l'offre des VTC une offre complémentaire de celle des taxis. Or l'élément tarifaire est très important pour les usagers. Nous avons déposé un amendement à ce sujet. Remarquons au passage, même si cela ne relève pas de la proposition de loi, que le coût d'une course, qu'elle soit en taxi ou en VTC, reste la plupart du temps absolument prohibitif pour la plupart de nos concitoyens.

Soulignons également que la question du statut des taxis reste inaboutie. Si cette proposition de loi a fort heureusement écarté la possibilité de la location d'une autorisation, elle continue de promouvoir la location-gérance. Or nous

estimons – nous reviendrons sur ce point lors de l'examen de l'un de nos amendements – que seul le statut du salariat doit être possible lorsque le titulaire de l'autorisation ne l'exploite pas lui-même. En effet, le statut de locataire ou de locataire-gérant n'est pas protecteur et offre une couverture sociale bien trop faible.

Par ailleurs, la question de l'avenir des VTC doit être appréhendée au regard de la situation actuelle, qui se caractérise par un chômage beaucoup trop important. Il conviendrait de ne pas pénaliser l'emploi. Il faudrait donc offrir toutes les passerelles possibles aux chauffeurs de VTC, afin de leur permettre de devenir taxis s'ils le souhaitent.

Pour toutes ces raisons, et parce que nous avons un peu l'impression que cette proposition de loi reste au milieu du gué malgré d'évidentes bonnes intentions et des points positifs, nous nous abstenons, sauf, bien entendu, si ce texte évolue dans le sens que nous souhaitons.

Mme la présidente. La parole est à Mme Anne-Marie Escoffier.

Mme Anne-Marie Escoffier. Madame la présidente, madame la secrétaire d'État, monsieur le rapporteur, mes chers collègues, s'il est une proposition de loi qui, dans un délai très court, a suscité autant de passions, de pressions, d'observations, de recommandations, c'est bien cette proposition de loi relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur.

À vrai dire, je m'interroge, madame la secrétaire d'État. Je viens de parler d'une « proposition » de loi. Or, en écoutant votre intervention, j'ai souvent entendu le mot « Gouvernement ». Je sais en outre qu'il s'agit d'un texte élaboré à partir d'un rapport demandé à l'un de nos collègues députés. Il me semble que ce texte s'apparente davantage à un projet de loi qu'à une proposition de loi.

M. Vincent Capo-Canellas. C'est vrai !

Mme Anne-Marie Escoffier. Avant d'entrer dans le cœur du sujet, je voudrais saluer la particulière qualité du rapport que nous a présenté avec un talent remarquable notre excellent rapporteur Jean-Jacques Filleul. Il a toujours été soucieux de faire aboutir nos débats de façon consensuelle et pragmatique. Son travail, ainsi que celui des administrateurs de la commission du développement durable, a été un exercice d'équilibriste, de funambule, tant la corde sur laquelle il se déplaçait était tendue entre deux jours du pont du 14 juillet.

Vous comprendrez que, avec quelques autres amis, nous nous soyons demandé s'il était réellement urgent de débattre de cette question. Problème de forme, me direz-vous, mais problème qui est loin d'être neutre, tant le sujet est sensible pour les taxis comme pour les VTC. Et je ne parle pas de la dernière déclaration d'Arnaud Montebourg – Laurence Cohen vient de l'évoquer –, qui a exprimé son intention de réviser les normes applicables aux professions réglementées, au nombre desquelles figurent les taxis. Que signifie le fait de voter un texte dont nous devrions probablement reprendre certains éléments demain ?

J'ai rencontré plusieurs chauffeurs de taxis, à Paris et en province, afin de recueillir leurs témoignages. Je leur ai demandé s'ils estimaient qu'il était nécessaire d'adopter un texte dès maintenant. Ils m'ont répondu qu'ils préféreraient avoir un texte cohérent répondant à l'ensemble des problèmes qui se posent à eux et aux VTC. J'entends bien cette demande. J'ai d'ailleurs souligné que le rapporteur avait dû se livrer à un exercice d'équilibriste.

C'est pourquoi, pour notre part, nous nous sommes attachés moins à la forme qu'au fond, tout en rejetant l'idée même d'un vote conforme, car ce serait la négation du rôle du Sénat et de sa capacité à proposer des améliorations à un texte certes intéressant, mais qui devrait faire l'objet d'une révision dont on ne sait à quel moment elle pourrait intervenir.

J'en viens au fond. Je ne reprendrai pas l'ensemble du débat que les uns et les autres ont très largement et très bien explicité. Il est indéniable – et d'ailleurs personne ne le conteste – qu'il faut clarifier le fonctionnement de l'activité des taxis, des VTC, des motos taxis, voire des véhicules de grande remise, afin que les clients puissent choisir en toute connaissance de cause.

Madame la secrétaire d'État, je voudrais rappeler en quelques mots le contexte législatif. L'article L. 3121-1 du code des transports, créé par la loi du 20 janvier 1995, définit les taxis comme des « véhicules automobiles [...] dont le propriétaire ou l'exploitant est titulaire d'une autorisation de stationnement sur la voie publique ». Cette activité ne requiert aucune réservation de la part du client. À l'inverse, pour les VTC, la réservation préalable est obligatoire et la maraude est interdite, de même que le stationnement près des gares et aéroports sans pouvoir justifier d'une réservation préalable.

À partir de ces définitions, la proposition de loi revient sur différents points, qui ont été explicités. Les dispositions relatives au registre des disponibilités et à la possibilité de paiement par carte bleue semblent convenables. L'incessibilité des licences soulève une véritable difficulté en matière d'égalité de traitement. La réforme du statut des chauffeurs nécessite elle aussi un aménagement dans le temps. Je sais que la proposition de loi le prévoit ; c'est un point important.

S'agissant de la maraude électronique, qui est le monopole des taxis, je me demande comment il sera possible de contrôler sa pratique par les VTC, même si ceux-ci pourront toujours – je pense que vous nous le confirmerez, madame la secrétaire d'État – recourir à la géolocalisation. Laurence Cohen a eu raison de souligner que la DGCCRF n'était plus en mesure – je sais parfaitement de quoi il retourne, madame la secrétaire d'État – d'assurer ces contrôles, qui devraient être réalisés dans de bien meilleures conditions.

Enfin, s'agissant de la tarification horaire des VTC, M. le rapporteur m'a convaincue qu'il était nécessaire que la tarification des VTC repose sur un forfait révisable en cas de changement de la nature de la course.

La présente proposition de loi n'est malheureusement pas aboutie, même s'il s'agit d'un texte d'équilibre qui vise à résoudre un certain nombre de difficultés ; je salue cette volonté. Madame la secrétaire d'État, comme plusieurs collègues, les membres de mon groupe refusent unanimement l'adoption d'un texte conforme : ils ne voteront la proposition de loi que si des amendements propres à l'améliorer – selon le souhait de notre rapporteur, dans un certain nombre de cas – sont acceptés. (*Applaudissements sur les travées du RDSE, de l'UDI-UC et de l'UMP. – M. le rapporteur applaudit également.*)

M. Charles Revet. Très bien !

Mme la présidente. La parole est à M. Jean Desessard.

M. Jean Desessard. Madame la présidente, madame la secrétaire d'État, monsieur le rapporteur, mes chers collègues, la proposition de loi que nous examinons aujourd'hui a pour objet de réguler la concurrence entre taxis et VTC. Elle fait suite, comme vous l'avez rappelé, monsieur le rapporteur, à une série de manifestations organisées partout en Europe par les taxis, qui considèrent que les VTC leur font une concurrence déloyale dans la mesure où ils sont soumis à moins de contraintes, notamment financières.

C'est la licence des taxis qui constitue le cœur du problème. Elle peut être transmise à titre onéreux. Son prix – je prends les chiffres de notre rapporteur – atteint 230 000 euros en moyenne à Paris. Encore ne s'agit-il que du prix officiel ; à mon avis, le coût réel est plus élevé. Dans certaines villes, comme Nice, le prix peut même atteindre 400 000 euros. Il s'agit donc d'un investissement important. Les licences constituent un véritable patrimoine ; les taxis eux-mêmes disent qu'il s'agit de leur retraite.

Il existe également des taxis locataires, qui ne sont pas tenus d'acheter une licence pour exercer leur profession, mais doivent en revanche verser une somme assez importante aux loueurs. Cette somme peut aller jusqu'à – je prends encore les chiffres de notre rapporteur – 4 500 euros par mois ! En résumé, les taxis qui optent pour ce régime doivent payer pour aller travailler. Comme cela a été dit, cette situation s'apparente à de l'esclavage moderne et génère beaucoup de stress pour ces chauffeurs, qui ne savent pas s'ils auront assez pour payer chaque mois leur employeur.

En revanche, il suffit aux chauffeurs de VTC d'acquérir une carte professionnelle de chauffeur de voiture de tourisme, d'un montant de 100 euros, pour exercer leur profession. On voit bien que les deux professions ne font pas face aux mêmes enjeux financiers. Il est facile de se lancer dans une profession quand il suffit de déboursier 100 euros, mais on peut se poser des questions quand il s'agit d'acquiescer 200 000, 250 000 ou 300 000 euros...

Les écologistes proposent de s'attaquer à la racine du problème, c'est-à-dire à cette distorsion de concurrence. Nous souhaitons qu'il soit mis fin au régime des licences qui exige un investissement démesuré de certains nouveaux taxis et incite les autres à acheter le droit de travailler auprès des loueurs. Pour ne pas léser ceux qui détiennent aujourd'hui une licence, nous proposons que leur investissement soit transformé en droits à la retraite.

De cette manière, il n'y aura que des gagnants, puisque tout le monde pourra commencer à travailler soit en véhicule de tourisme, soit en taxi, sans déboursier une somme importante.

Bien sûr, une telle proposition nécessite un débat plus approfondi, notamment concernant les sources de financement à trouver pour les régimes de retraite, mais elle a le mérite de régler définitivement le problème.

La proposition de loi que nous examinons aujourd'hui permet tout de même d'apporter des solutions concrètes aux difficultés des taxis, sans nuire pour autant aux chauffeurs de VTC.

Celle-ci prévoit plusieurs mesures pour, d'une part, adapter la profession de taxi à la concurrence – je n'ai pas le temps de développer, mais chacun a sa propre expérience de l'accueil dans les taxis et on pourrait en parler longuement – et, d'autre part, remettre à plat et mieux réguler la réglementation applicable aux VTC.

Tout d'abord, la base de données publique et gratuite ouverte aux taxis permettra d'étendre leur monopole de maraude aux nouvelles technologies en interdisant l'accès aux VTC.

Ensuite, la fin du système actuel de location et son remplacement par une location-gérance donnera la possibilité à de nombreux taxis locataires de disposer d'une réelle protection sociale en tant que commerçants indépendants.

En outre, l'inaccessibilité des nouvelles licences mettra un terme à la spéculation dont les taxis sont les premières victimes.

Enfin, la reprise en main de la procédure d'immatriculation des VTC et l'instauration d'un socle de sanctions permettra enfin de rétablir l'équilibre entre les deux professions en contrôlant plus étroitement les VTC.

Ainsi, même si la présente proposition de loi ne va pas aussi loin que nous le souhaitons, à savoir en particulier en s'attaquant au problème principal que constituent les licences, elle a néanmoins le mérite d'apporter un peu de justice et d'équilibre dans un conflit entre deux professions qui n'a que trop duré.

Les écologistes voteront donc en faveur de ce texte.

Pour terminer, je tiens à féliciter de leur travail le rapporteur M. Jean-Jacques Filleul ainsi que le rapporteur de l'Assemblée nationale. (*Applaudissements sur les travées du groupe écologiste et au banc des commissions.*)

M. Jean-Vincent Placé. Très bien !

Mme la présidente. La parole est à M. Michel Teston.

M. Michel Teston. Madame la présidente, madame la secrétaire d'État, monsieur le rapporteur, mes chers collègues, l'augmentation du nombre de déplacements urbains et l'évolution des formes de mobilité sont particulièrement nettes depuis une quinzaine d'années, et ce concomitamment à la place de plus en plus grande prise par les technologies de l'information et de la communication.

En France, la fréquentation des transports urbains a progressé de 25 % entre 2000 et 2010, alors que, dans les mêmes aires géographiques, le pourcentage des déplacements en voiture a reculé de 3 points sur la même période. En parallèle, le nombre d'internautes a progressé de 22 millions entre 2002 et 2012, avec une pratique de l'internet qui est passée, dans le même temps, de six heures à soixante-cinq heures par mois. Il y a tout lieu de penser que cette tendance en matière de mobilité et d'usage du numérique n'est pas prête de s'arrêter.

Pour répondre aux besoins de mobilité, de nouvelles offres de déplacements sont apparues, comme le covoiturage ou l'autopartage, et les offres plus traditionnelles ont dû être adaptées pour tenir compte du développement des services numériques.

En plus de ces transformations économiques et sociales, le secteur du transport léger de personnes a connu des évolutions réglementaires engagées par la loi du 22 juillet 2009. En effet, dans le but de soutenir l'économie touristique française, le Gouvernement Fillon a assoupli la réglementation des entreprises de transport léger de grande remise, qui opéraient généralement sur réservation avec les hôteliers, en créant un nouveau régime de transport léger de personnes : celui des véhicules de tourisme avec chauffeur, les VTC.

Ces assouplissements réglementaires en faveur des anciennes entreprises de transport léger de grande remise leur ont permis d'être plus accessibles au grand public. En effet, les nouveaux VTC ont pu réduire leurs coûts de réservation en utilisant des logiciels assurant une plus grande rationalisation de la gestion des véhicules, ainsi que leurs coûts de personnel, en recourant généralement à des prestataires de services, souvent sous le statut d'auto-entrepreneur, et non plus à des salariés de plateformes de réservation. Les effectifs des VTC sont alors passés de 1 286 véhicules en 2011 à 7 213 en 2014.

L'arrivée de ces nouveaux acteurs a alors déséquilibré le marché du transport léger de personnes. En effet, l'activité des VTC s'est progressivement rapprochée de celle des taxis, grâce notamment à l'utilisation du système informatique UBER, lequel permet de héler virtuellement un véhicule *via* une application sur *smartphone* intégrant une géolocalisation en temps réel du client et du véhicule. Ce système a rendu de moins en moins étanche la limite réglementaire entre réservation et maraude, puisque la réservation d'une voiture par téléphone de façon quasiment instantanée peut être considérée comme une forme de maraude électronique.

Cette évolution a été d'autant plus mal ressentie par les chauffeurs de taxi que les VTC n'ont pas à supporter le coût des nombreuses contraintes réglementaires et les limites quantitatives liées à l'activité de taxi.

Il était donc nécessaire d'adapter la réglementation à la réalité des pratiques de déplacement, tout en soutenant les nouvelles formes de mobilité. Ainsi, la proposition de loi relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur, déposée par le député Thomas Thévenoud, paraît répondre à cette nécessité en formulant principalement des propositions sur trois aspects essentiels des activités de transport léger de personnes.

Le premier objectif de ce texte est de clarifier les activités de taxi et de VTC.

Ainsi, l'article 8 proscribit toutes les formes de maraude, quelle que soit la technologie utilisée, sauf pour les taxis au sein de leurs zones de rattachement. Avec ces dispositions, il est donc considéré que constitue une forme de maraude le fait pour un client de visualiser sur *smartphone*, en temps réel, les véhicules disponibles à proximité et d'en réserver un.

L'article 7 du texte précise également les règles de procédures d'enregistrement des VTC et leur mode de tarification des voyages afin de mieux séparer les activités taxis et VTC.

En outre, dans un souci de cohérence et de clarté, il est prévu, à l'article 6, de soumettre les véhicules de tourisme avec chauffeur non plus au code du tourisme, mais au code des transports, en les renommant « véhicules de transport avec chauffeur ».

Le deuxième objectif du texte est d'améliorer l'accès à la profession de taxi.

Ainsi, l'article 4 tend à réformer le régime des licences en rendant notamment inaccessibles toutes les nouvelles licences établies après la promulgation de la loi, ce qui devrait faciliter l'accès à la profession. En effet, ces licences étaient à l'origine distribuées gratuitement par l'administration, mais la loi du 20 janvier 1995, dite « loi Pasqua », a donné la possibilité aux titulaires qui ne souhaitent plus exercer de les revendre. Il en est résulté une forte augmentation des prix lors de la revente de ces licences – 240 000 euros en moyenne à Paris.

Par ailleurs, pour les nouvelles licences, le statut de « locataire de taxi » est supprimé et remplacé par un système de location-gérance beaucoup moins précaire pour les locataires, afin de sécuriser les relations commerciales.

Le troisième objectif est d'engager les titulaires de licences de taxis dans un véritable processus de modernisation de leur profession, en vue de les aider à faire face aux nouvelles formes de mobilité. L'idée est de mieux intégrer les taxis dans ce que l'on pourrait appeler le « bouquet des offres de déplacement » proposé aux citoyens.

Ainsi, l'article 1^{er} de la proposition de loi a pour objet de créer un registre national de disponibilité des taxis pour que les autorités de gestion, comme les citoyens, disposent de toutes les informations relatives à l'identification, à la disponibilité et à la géolocalisation des taxis.

Enfin, l'obligation pour les taxis de disposer d'un terminal de paiement par carte bancaire s'inscrit dans une logique de modernisation de l'offre de service.

En conclusion, je dirai que ce texte est équilibré, et donc pertinent, avec, d'un côté, la modernisation de l'activité de taxi et, de l'autre, l'encadrement du nouvel acteur de transport que sont les VTC.

Je rends hommage à Jean-Jacques Filleul, rapporteur de la proposition de loi, qui a effectué un excellent travail dans un temps très bref, je devrais dire dans un temps record, ce qui n'était pas forcément évident. Monsieur le rapporteur, je vous remercie de votre travail, effectué avec l'aide des deux administratrices de la commission.

Le groupe socialiste est favorable à l'adoption de cette proposition de loi. (*Applaudissements sur les travées du groupe socialiste. – Mme Anne-Marie Escoffier applaudit également.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Charles Revet. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP. – M. Vincent Capo-Canellas applaudit également.*)

M. Charles Revet. Madame la présidente, madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, je veux tout d'abord féliciter notre rapporteur Jean-Jacques Filleul de son travail, avec l'aide des services de la commission, même si vous allez pouvoir constater que j'é mets beaucoup de réserves sur ses conclusions. Ils ont dû travailler dans un temps extrêmement contraint...

M. Daniel Raoul. Nous aussi !

M. Charles Revet. ... pour nous présenter ce rapport, ce qui devait être souligné.

Si l'on peut prédire sans risque que l'adoption ou le rejet de cette proposition de loi ne sera pas un tournant de la législation, il n'en demeure pas moins que, selon moi, ce texte a une très forte valeur symbolique.

Nous savons tous les difficultés qu'éprouve notre économie depuis 2008, et plus encore depuis 2012.

Nous savons tous combien une fiscalité élevée, même pour de louables visées redistributrices, peut entraîner la paralysie de notre économie.

Nous savons tous combien un excès de sophistications législatives, même pour éviter des effets de seuil ou certaines incertitudes juridiques, peut tuer un secteur d'activité.

Aussi, les interventions du législateur, sans vouloir les surévaluer, peuvent décider non seulement de l'avenir d'un secteur d'activité, mais aussi de la dynamique qui anime notre économie.

Or cette proposition de loi est un formidable cas d'école d'une tentative de réglementation d'une activité économique nouvelle.

À ce sujet, on pourrait parfois se demander si les dispositions soumises à notre examen relèvent toutes du domaine de la loi. Je ne rentrerai pas dans ce débat, même s'il n'est pas complètement illégitime.

Dans le cas présent, nous avons affaire à un secteur d'activité ancien, le transport léger de personnes, dont le modèle économique est remis en question par une offre nouvelle.

Comme souvent, les nouvelles technologies sont derrière cette offre.

Comme souvent, les nouveaux entrants sur le marché sont de redoutables concurrents pour les entreprises historiques.

Et, comme souvent, leur concurrence est d'autant plus redoutable que ces nouveaux entrants bénéficient d'un cadre légal et réglementaire beaucoup plus avantageux que les entreprises historiques, qui ont parfois payé au prix cher leur monopole.

Le débat que nous avons aujourd'hui est donc très similaire à celui que nous pourrions avoir avec le secteur de l'hébergement, au sein duquel les hôteliers et les plateformes communautaires de location et de réservation de logements de particuliers se livrent une rude concurrence.

Ce débat ressemble également beaucoup à celui que nous avons eu sur les auto-entrepreneurs, à l'occasion de l'examen de la loi relative à l'artisanat, au commerce et aux très petites entreprises.

Dans chacune de ces situations, à savoir le transport léger de personnes, l'offre d'hébergement, ou les auto-entrepreneurs, nous avons, d'un côté, des entreprises qui se voient soumises à des obligations légales et réglementaires très contraignantes, en plus de dispositions fiscales très lourdes, et, de l'autre côté, des jeunes entreprises innovantes qui ne font qu'exercer le plus strict droit d'entreprendre, comme la Constitution le leur permet.

Voilà pourquoi ce texte revêt un caractère symbolique fort.

J'ose croire que personne ne tombera dans le piège d'une lecture binaire où il faudrait choisir entre la défense d'intérêts économiques anciens au nom de la juste régulation de l'économie, et le rejet de toutes réglementations au nom de la liberté d'entreprendre.

Pour ma part, il ne fait aucun doute qu'il existe depuis la loi du 22 juillet 2009 de développement et de modernisation des services touristiques un problème évident de rationalisation de l'offre de transport léger de personnes.

Les VTC bénéficient d'un cadre légal très avantageux par rapport aux taxis.

Les taxis payent aujourd'hui leur licence jusqu'à 200 000 euros pour Paris, le prix de la licence ayant connu une chute relative ces derniers mois, puisqu'il a pu atteindre 250 000 euros dans le passé ; tout à l'heure, on a même entendu des chiffres encore plus élevés.

De leur côté, les VTC payent une immatriculation renouvelable tous les trois ans de 100 euros.

En contrepartie de cette distorsion, les taxis bénéficient du monopole de la maraude. Ils ont donc payé pour bénéficier de leur monopole.

Le développement des *smartphones* et d'applications permettant de mettre en relation les VTC et leurs clients par un dispositif de géolocalisation a rendu l'activité des VTC extrêmement rentable, le temps d'attente entre deux courses étant très faible. Dans le même temps, les taxis se voient imposer des clauses exclusives par les centrales de réservation qui les empêchent d'optimiser leur activité.

L'intervention des pouvoirs publics n'est plus seulement souhaitable ; elle est indispensable. Sans exagération aucune, je crois que la coexistence des taxis et des VTC n'est effectivement pas viable si chacune de ces deux catégories conserve son modèle économique.

Fort de ce constat, le groupe UMP est arrivé à la conclusion que la coexistence des taxis et des VTC devait passer par trois principes : la modernisation des taxis ; la consécration de leur monopole en ce qui concerne la maraude ; enfin, un encadrement de l'activité des VTC, notamment en matière de tarification et d'immatriculation, mais qui ne vienne pas artificiellement parasiter leur activité.

En ce qui concerne la modernisation des taxis, le groupe UMP est en accord avec les auteurs de la proposition de loi.

La création du « registre de disponibilité des taxis » à l'article 1^{er} nous semble constituer une avancée importante.

L'autre grande avancée du texte, sans laquelle ce registre de disponibilité des taxis aurait été un feu de paille, réside dans l'interdiction faite aux centrales de réservation d'empêcher les taxis d'utiliser ce nouveau système ou tout système privé équivalent.

Il est essentiel que les taxis combent leur retard en matière de géolocalisation. Cet article 1^{er} est une étape importante.

Nous nous prononçons également en faveur de l'article 1^{er} *bis*, qui vise à permettre le paiement par carte bancaire dans les taxis en intégrant dans la définition de ces véhicules l'obligation d'être munis d'un terminal de paiement électronique embarqué en état de marche. L'incertitude pour les clients consécutive à l'absence de ces terminaux nuit à toute la profession. Sur le long terme, cette mesure sera bénéfique aux taxis.

De la même manière, mon groupe et moi-même sommes en accord avec l'incessibilité de la licence. Cette modernisation des taxis est un préalable indispensable au maintien de leur monopole pour la maraude. Il serait inconséquent de maintenir artificiellement en vie des acteurs économiques qui ne sont pas en mesure de satisfaire une demande de plus en plus exigeante.

Venons-en au deuxième principe qui doit guider notre action : la consécration du monopole des taxis en ce qui concerne le marché de la maraude.

L'article 8 tend à modifier l'article L. 3121-11 du code des transports afin de sanctuariser le monopole des taxis sur le marché de la maraude dans leur zone de rattachement ; cela nous convient très bien.

Malheureusement, dans ce même article 8, à l'alinéa 22, une disposition pour le moins inquiétante s'est glissée. La proposition de loi prévoit ainsi qu'il est interdit aux voitures de transport avec chauffeur et à leurs intermédiaires « 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 ».

Mme la présidente. Veuillez conclure, mon cher collègue.

M. Charles Revet. Je vais conclure, madame la présidente.

En d'autres termes, les voitures de transport avec chauffeur n'auront plus le droit d'utiliser des dispositifs de géolocalisation. Pour cacher cette aberration qui revient à tuer l'activité des VTC, les auteurs de la proposition de loi nous parlent de lutte contre la maraude électronique.

S'il convient de saluer, rapidement, la pirouette sémantique que constitue l'invention de l'expression « maraude électronique », cette disposition est le parfait exemple de ces nouvelles entreprises dont on tente d'entraver l'activité, sans aucune raison rationnelle, sauf à considérer qu'il s'agit d'acheter la paix sociale.

Pourtant, les nouvelles mesures afférentes à l'immatriculation des VTC aux articles 6 et 7 nous semblaient acceptables.

Les dispositions relatives à la tarification, toujours à l'article 7, avaient également le mérite de maintenir une certaine souplesse. La tarification se fera soit par un forfait, soit par une location à la durée sur le modèle des ex-grandes remises, à l'exclusion de toute tarification kilométrique. Deux points sur lesquels le texte nous semble plutôt sur la bonne voie.

Mme la présidente. Il faut conclure, monsieur le sénateur !

M. Jean Desessard. Il dépasse largement le forfait compteur ! (*Sourires.*)

M. Charles Revet. J'en viens à ma conclusion, madame la présidente.

Pour conclure (*Ah ! sur plusieurs travées.*), madame la présidente, nous avons déposé quelques amendements visant à améliorer la proposition de loi. C'est au vu du texte qui sortira de nos travaux que le groupe UMP déterminera son vote final. (*Applaudissements sur les travées de l'UMP. – Mme Anne-Marie Escoffier applaudit également.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme la secrétaire d'État.

Mme Carole Delga, secrétaire d'État. Concernant l'examen en procédure accélérée de ce texte, mesdames, messieurs les sénateurs, je voudrais rappeler la demande très forte des chauffeurs de taxi et de leurs organisations professionnelles de disposer très rapidement d'une loi. Ensuite, le fait que la procédure d'urgence présente certains inconvénients pour le travail parlementaire, je peux l'entendre. Il existe des pressions très fortes, une vive attente de la part des taxis à Paris et dans les grandes métropoles.

M. Vincent Capo-Canellas. Des « pressions », dites-vous ? C'est curieux !

M. Yves Pozzo di Borgo. Le Parlement ne légifère pas sous la pression !

Mme la présidente. Madame la secrétaire d'État, vous avez seule la parole.

Mme Carole Delga, secrétaire d'État. Disons qu'ils demandent que cette loi sorte rapidement.

M. Vincent Capo-Canellas. Je m'interroge quand le Gouvernement parle de « pressions » devant le Parlement ! (*M. Pierre Charon applaudit.*)

Mme Carole Delga, secrétaire d'État. Messieurs les sénateurs, je retire le terme « pressions », si vous le souhaitez. Simplement, les professionnels souhaitent de façon insistante qu'une loi soit rapidement adoptée. C'est une réalité que je tiens à rappeler.

Je tiens également à rappeler que les taxis n'ont pas été mentionnés dans les déclarations du ministre de l'économie, du redressement productif et du numérique concernant les professions réglementées. Cette profession est citée dans le rapport de l'Inspection générale des finances mais pas dans les propositions formulées par Arnaud Montebourg.

Pour ce qui est des autorisations délivrées récemment, je vous indique qu'il avait été demandé voilà plusieurs mois à Atout France de suspendre les immatriculations. Il était difficile de maintenir cette suspension. Je comprends, monsieur le rapporteur, votre mécontentement. Le Gouvernement aurait dû vous en tenir informé et je regrette que cela n'ait pas été le cas. Sachez que cette décision a été prise à un niveau interministériel. Elle était nécessaire compte tenu des quelque 2 000 nouvelles demandes en attente. Comme vous l'avez indiqué, 800 autorisations nouvelles ont été débloquées et 65 renouvelées, d'où le chiffre de 865. Il avait été décidé d'autoriser Atout France à reprendre les instructions à partir de la mi-juillet.

S'agissant des effectifs de la direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes, la DGCCRF, nous savons combien les choix sont difficiles lors de l'établissement d'un budget. Il est nécessaire d'engager des mesures fortes pour diminuer la progression de la dette en France et des efforts sont demandés à l'ensemble de nos concitoyens, aux collectivités locales, ainsi qu'aux administrations d'État. Sachez que, sur le budget de 2014, les effectifs de la DGCCRF ont augmenté de quinze équivalents temps plein. Cette proposition de loi permettra par ailleurs à nos agents de mener des contrôles plus efficaces.

Enfin, je précise que le régime prévu dans cette proposition de loi s'appliquera à toute nouvelle délivrance de licence. Nous avons bien pris en compte la remarque qui avait été formulée à cet égard. Nous ne prolongeons pas le précédent dispositif issu de la loi Pasqua de 1995. Le nouveau régime devrait améliorer le fonctionnement de la profession et définir des relations plus saines et plus claires.

Mme la présidente. La discussion générale est close.

Nous passons à la discussion du texte de la commission.

PROPOSITION DE LOI RELATIVE AUX TAXIS ET AUX VOITURES DE TRANSPORT AVEC CHAUFFEUR

Article 1^{er} (Non modifié)

① I. – Après l'article L. 3121-11 du code des transports, sont insérés des articles L. 3121-11-1 et L. 3121-11-2 ainsi rédigés :

② « 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.

- 3 « 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.
- 4 « Les autorités administratives compétentes pour délivrer les autorisations de stationnement prévues à l'article L. 3121-1 sont tenues de transmettre au gestionnaire du registre les informations relatives à l'autorisation de stationnement lors de toute délivrance ou lors de tout transfert, renouvellement ou retrait.
- 5 « 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.
- 6 « Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article.
- 7 « *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.
- 8 « Toute stipulation contractuelle contraire est réputée non écrite.
- 9 « Les dispositions du présent article sont d'ordre public. »
- 10 II. – L'article L. 3124-4 du code des transports est complété par un III ainsi rédigé :
- 11 « III. – Est puni de 15 000 € d'amende le fait de contrevenir au premier alinéa de l'article L. 3121-11-2. »

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 1^{er}.

(L'article 1^{er} est adopté.)

Article 1^{er} bis
(Non modifié)

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, ». – (Adopté.)

Article additionnel après l'article 1^{er} bis

Mme la présidente. L'amendement n° 6 rectifié, présenté par MM. Capo-Canellas, Pozzo di Borgo et Détraigne, Mme Jouanno et MM. Namy et Roche, est ainsi libellé :

Après l'article 1^{er} bis

Insérer un article additionnel ainsi rédigé :

Les tarifs appliqués pour le transport particulier des personnes et de leurs bagages ne peuvent pas varier en fonction du mode de paiement utilisé.

La parole est à M. Vincent Capo-Canellas.

M. Vincent Capo-Canellas. Le rapport remis par Thomas Thévenoud, en avril dernier, formulait une trentaine de propositions. La neuvième d'entre elles était de généraliser la possibilité de règlement par carte bancaire sans minimum. C'est à cette mesure que correspond l'article 1^{er} bis de la proposition de loi.

À l'heure actuelle, pouvoir payer par carte bleue ou tout simplement de manière électronique sa course de taxi est un service qui doit être mis à la disposition des clients. Ce n'est pas un luxe que de le proposer. On peut payer par carte bancaire sans contact une baguette de pain sans que cela soit taxé mais, la plupart du temps, pas son taxi. Cela semble effectivement anachronique. Nous saluons donc l'introduction de l'article 1^{er} bis, qui est utile.

Néanmoins, nous voulons rester vigilants quant à son application juste envers les clients. Certaines compagnies de taxis souhaitent, semble-t-il, appliquer des majorations de l'ordre de un euro aux clients qui utiliseront leur carte bleue, au prétexte que ce mode de paiement a un coût pour le chauffeur.

Cela ne nous paraît pas acceptable. Même si l'éventuelle existence de cette majoration serait d'ordre réglementaire, nous souhaitons nous en prémunir, en prévoyant dans la loi que les tarifs appliqués pour le transport de personnes ne peuvent pas varier en fonction du mode de paiement utilisé. Il s'agit ainsi d'assurer une véritable égalité des particuliers face aux tarifs appliqués.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. L'article 1^{er} bis a généralisé les terminaux de paiement par carte bancaire dans tous les taxis, ce qui veut dire que le paiement par carte bancaire sera désormais possible dans n'importe quel véhicule.

Cet amendement vise à préciser clairement que, non seulement pour les taxis mais aussi pour les VTC, le fait de payer par carte bancaire ne puisse pas justifier une majoration.

Il me semble, mon cher collègue, que cet amendement est satisfait sur le fond et n'apporterait rien au droit existant. En effet, la tarification des taxis, qui est fixée réglementairement, ne dépend pas du moyen de paiement utilisé. De nombreux taxis sont d'ailleurs d'ores et déjà équipés de ce type de terminal, ce qui n'entraîne pas une majoration de leur tarif.

Pour les VTC non plus, la tarification ne dépend pas du mode de paiement : d'ailleurs, tous les paiements se font de manière dématérialisée par prélèvement automatique.

Dans ces conditions, mon cher collègue, je vous propose de retirer votre amendement. Sinon, la commission émettrait un avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Carole Delga, secrétaire d'État. Comme M. le rapporteur l'indique, le droit positif répond déjà à la préoccupation exprimée au travers de cet amendement.

En effet, selon l'article L. 112-12 du code monétaire et financier, le bénéficiaire d'un paiement « ne peut appliquer de frais pour l'utilisation d'un instrument de paiement donné. Il ne peut être dérogé à cette interdiction que dans des conditions définies par décret, pris après avis de l'Autorité de la concurrence, compte tenu de la nécessité d'encourager la concurrence et de favoriser l'utilisation de moyens de paiement efficaces. »

Monsieur le sénateur, votre préoccupation, tout à fait légitime, étant satisfaite par cet article du code monétaire et financier au respect duquel nous sommes très attentifs, je pense que vous pourriez envisager le retrait de votre amendement.

Mme la présidente. Monsieur Capo-Canellas, l'amendement n° 6 rectifié est-il maintenu ?

M. Vincent Capo-Canellas. J'ai entendu avec intérêt les réponses de Mme la ministre et de M. le rapporteur.

Le point important à mes yeux est que la disposition réglementaire qui va intervenir concernant les tarifs veille à ce qu'il n'y ait pas de différences selon le mode de paiement.

Vous me dites qu'aujourd'hui une disposition interdit normalement toute différence. Je souhaite que la disposition réglementaire à venir respecte clairement cet engagement, auquel cas j'accepterais de retirer mon amendement.

Mme la présidente. La parole est à Mme la secrétaire d'État.

Mme Carole Delga, secrétaire d'État. Je vous confirme que nous respecterons cet engagement et, bien sûr, cet article qui est indispensable, voire fondateur, en matière de paiement de toutes les transactions.

M. Vincent Capo-Canellas. Dans ces conditions, je retire mon amendement, madame la présidente !

Mme la présidente. L'amendement n° 6 rectifié est retiré.

Article 1^{er} ter (Non modifié)

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 l'avant-dernier alinéa de ce même article. Ce rapport se limite à des éléments chiffrés, notamment la quantité d'informations transmises au gestionnaire du registre durant l'exécution du service en vertu du même alinéa.

Mme la présidente. L'amendement n° 22 rectifié, présenté par MM. Capo-Canellas, Pozzo di Borgo, Détraigne, Namy et Roche et Mme Jouanno, est ainsi libellé :

Rédiger ainsi cet article :

Dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur l'application de celle-ci. Ce rapport présente des éléments chiffrés, notamment la quantité d'informations transmises au gestionnaire du registre durant l'exécution du service en vertu de l'article L. 3121-11-1 du code des transports. En outre, il étudie l'évolution de l'offre de taxis dans les métropoles et propose, le cas échéant, des pistes de réforme de la procédure de délivrance des autorisations de stationnement afin de tenir compte de la demande et répondre aux besoins de mobilité de la population.

La parole est à M. Vincent Capo-Canellas.

M. Vincent Capo-Canellas. Cet amendement tend à réécrire l'article 1^{er} ter et, par là même, à élargir le champ d'application du rapport au Parlement prévu à cet article et qui concerne l'utilisation par les taxis de la faculté créée pour eux de transmettre leurs informations de localisation et de disponibilité au registre national.

Selon nous, les problématiques à traiter doivent être plus larges et concerner l'ensemble de l'offre de mobilité. Dans la discussion générale, plusieurs orateurs ont d'ailleurs insisté sur ce point.

Un équilibre est à trouver entre taxis, VTC, autopartage ou encore voitures en libre-service. Il ne faut surtout pas opposer les uns aux autres, mais au contraire développer l'offre de

mobilité pour élargir le marché, répondre à la demande des particuliers et faire en sorte que ces derniers utilisent moins leurs véhicules.

Ce rapport nous permettra ensuite d'adapter au mieux notre législation à ces conclusions.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. Cet amendement vise à prévoir que le rapport remis par le Gouvernement au Parlement sur l'utilisation du nouveau registre de disponibilité des taxis par les chauffeurs fasse également état de l'évolution de la demande dans ce secteur.

La commission émet un avis favorable sur cet amendement, qui apporte une précision utile.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Carole Delga, secrétaire d'État. Le Gouvernement s'est engagé à mettre en place prochainement un instrument qui répondra à l'objectif poursuivi par cet amendement, conformément aux préconisations de M. Thévenoud.

En effet, la proposition n° 12 du rapport prévoit la création d'un observatoire national placé auprès du ministre chargé des transports, qui servira, à partir des données locales, d'outil statistique de suivi et d'enquête de l'activité des taxis, des VTC et des transporteurs légers de voyageurs. Les productions de cet organisme seront notamment disponibles pour le législateur.

La mise en œuvre de cette mesure s'effectuera par voie réglementaire.

Avec ce nouvel outil, une réflexion plus approfondie pourra s'engager sur la délivrance des autorisations de stationnement, les ADS, qui relèvent, en l'état actuel du droit, de la compétence des communes – à l'exception des taxis parisiens – et qui relèveront également, à partir du 1^{er} janvier 2015, de la compétence de certains établissements publics de coopération intercommunale, ou EPCI.

Monsieur le sénateur, il sera répondu à votre préoccupation par une autre voie que celle que vous proposez. Le Gouvernement entend toute la particularité et l'acuité de votre interrogation.

Aussi, je vous demande de retirer cet amendement ; à défaut, j'émettrais un avis défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Jacques Mézard, pour explication de vote.

M. Jacques Mézard. Cet amendement a reçu l'aval de la commission,...

M. Charles Revet. Effectivement !

M. Jacques Mézard. ... et si le Gouvernement en demande le retrait, madame la secrétaire d'État, c'est en réalité parce qu'il souhaite un vote conforme. (*M. Charles Revet opine.*)

Je ne le redirai pas dix fois, mais je rappellerai qu'en ce qui nous concerne, nous sommes opposés à ce vote conforme comme à la procédure qui a été suivie.

Cette proposition de loi est en fait un projet de loi, mais cela permet d'éviter les inconvénients du projet de loi.

En outre, le moins que l'on puisse dire est que l'un des auteurs de ce texte n'a pas été très courtois envers la Haute Assemblée voilà quelques jours, puisqu'il nous a qualifiés de « majorité ringarde ».

M. Charles Revet. Ce n'est pas très habile ! (*Sourires sur les travées de l'UMP.*)

M. Jacques Mézard. L'amendement de M. Capó-Canellas apporte une amélioration au texte.

M. Charles Revet. Exactement ! Il mérite d'être adopté !

M. Jacques Mézard. La commission le souligne à juste titre.

À cela, vous nous répondez – avec la courtoisie qui est la vôtre – que le Gouvernement va créer un observatoire national ! Or nous sommes las de ces hauts comités, de ces observatoires, de ces commissions multiples et diverses, que l'exécutif a multipliés ces dernières années,...

M. Charles Revet. On en a ras-le-bol ! *(Sourires.)*

M. Jacques Mézard. ... tout en nous disant qu'il fallait simplifier !

M. Antoine Lefèvre. C'est le choc de simplification ! *(Sourires sur les travées de l'UMP.)*

M. Jacques Mézard. Et même si l'on se demande parfois si les rapports dont nous sommes destinataires finiront par arriver un jour ou l'autre, ils nous permettent tout de même de disposer d'informations pour un coût bien inférieur à celui d'un observatoire national.

On ne résout pas tous les problèmes – ce conseil est à transmettre au plus haut niveau de l'État – en décidant de créer un observatoire, un haut conseil, un haut comité ou toute une série d'organisations et d'autorités plus ou moins indépendantes, qui coûtent très cher et qui ne servent strictement à rien. *(MM. Charles Revet, Pierre Charon et Marc Laménie applaudissent.)*

Mme la présidente. Monsieur Capó-Canellas, l'amendement n° 22 rectifié est-il maintenu ?

M. Vincent Capó-Canellas. J'attache beaucoup de prix aux avis et aux observations de notre rapporteur. Beaucoup d'entre nous ont loué son talent lors de la discussion générale et je m'associe à ces compliments sur le travail qu'il a accompli.

M. Jean Desessard. Il est formidable, ce rapporteur !

M. Vincent Capó-Canellas. Je me réjouis donc de l'avis favorable du rapporteur sur mon amendement. Pour la discussion parlementaire, pour la sérénité du débat, il est utile que le Parlement se saisisse de son droit d'amendement.

Le président Jacques Mézard parlait d'or à l'instant et je n'ai rien à ajouter à ce qu'il a pu dire. Bien évidemment, je maintiens cet amendement.

Faire progresser un texte par la discussion parlementaire, c'est aussi admettre que les élus se saisissent de l'avis d'une commission et votent en connaissance de cause.

Mme la présidente. La parole est à M. Daniel Raoul, pour explication de vote.

M. Daniel Raoul. Je suivrai l'avis du rapporteur, n'ayant pas de compétence en ce domaine.

Toutefois, il me semble étrange de demander au Gouvernement un rapport sur l'application de la loi. Je croyais que cette compétence relevait du législateur dans le cadre de sa mission de contrôle parlementaire. Il est tout de même étonnant de demander à l'exécutif de nous remettre un rapport sur l'action qu'il mène...

Cela étant dit – il ne s'agit que d'une remarque de forme –, je comprends les arguments avancés par mes collègues.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 22 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. En conséquence, l'article 1^{er} ter est ainsi rédigé.

Article 2 (Non modifié)

① 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 :

② « 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. » – *(Adopté.)*

Article 3 (Non modifié)

① I. – Après l'article L. 3121-1 du code des transports, il est inséré un article L. 3121-1-2 ainsi rédigé :

② « Art. L. 3121-1-2. – I. – Le titulaire exploite personnellement l'autorisation de stationnement mentionnée à l'article L. 3121-1.

③ « Toutefois, une même personne physique ou morale peut être titulaire de plusieurs 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.

④ « II. – Le titulaire de l'autorisation de stationnement justifie de son exploitation effective et continue dans des conditions définies par décret. »

⑤ II. – L'article L. 144-5 du code de commerce est complété par un 10° ainsi rédigé :

⑥ « 10° Aux titulaires d'une autorisation de stationnement mentionnée à l'article L. 3121-1 du code des transports en vue d'assurer l'exploitation de cette autorisation conformément à l'article L. 3121-1-2 du même code. »

⑦ 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 ».

Mme la présidente. L'amendement n° 15, présenté par Mme Cohen et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

I. – Alinéa 3, deuxième phrase

Après le mot :

salariés

supprimer la fin de cet alinéa.

II. – En conséquence, alinéas 5 à 7

Supprimer ces alinéas.

La parole est à Mme Laurence Cohen.

Mme Laurence Cohen. Les chauffeurs de taxi qui subissent la location ne sont ni des artisans au sens du décret du 10 juin 1983, ni des travailleurs indépendants au sens des réglementations en vigueur, ni des salariés, sauf à faire requalifier leur contrat par la juridiction compétente, ce qui a déjà eu lieu nombre de fois.

Notons, mes chers collègues, que cette condition de surexploitation avait été abolie par le Front populaire en 1936 et réintroduite par la droite dans les années 1970, sans doute pour réduire le périmètre du droit du travail et augmenter les profits de quelques-uns.

L'extension de l'établissement de contrats de location – 6 000 à Paris! – a contribué à déséquilibrer la structure de ce secteur économique.

Ainsi ont été supprimés les « chauffeurs de relais » qui sortent les véhicules pendant les périodes de repos hebdomadaire, congés annuels et autres temps d'absence des chauffeurs. Des milliers d'emplois ont ainsi disparu au cours des dernières décennies, ce qui se répercute négativement sur la qualité du service rendu aux usagers...

M. Jean Desessard. Eh oui!

Mme Laurence Cohen. ... et sur la sécurité de tous.

Structurellement, la continuité du service rendu ne peut être assurée avec le système de la location, ce qui se ressent particulièrement dans la capitale et sa banlieue. Les VTC se sont d'ailleurs engouffrés dans cette faille structurelle.

Compte tenu de ce que je viens de dire, l'abolition de la location nous convient, d'autant que notre groupe avait mené ce combat par la voix de Nicole Borvo Cohen-Seat dès 1998.

Toutefois, nous pensons que le système de locataire-gérant ne résout pas le problème que je viens d'évoquer et revient toujours à nier le lien de subordination existant entre loueurs et locataires.

Rappelons que le locataire-gérant comme le locataire ne sont ni propriétaires de leur outil de travail – en l'occurrence, leur véhicule –, ni titulaires de la licence de taxi.

De plus, le locataire-gérant, contrairement au locataire actuel, ne serait pas couvert en cas d'éventuel accident du travail du fait de son affiliation au régime social des indépendants. C'est pourquoi nous présentons cet amendement.

Il est par ailleurs indispensable que l'actuelle convention collective soit renégociée pour la rendre plus attractive et protectrice pour les chauffeurs salariés.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission?

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. Ma chère collègue, la proposition de loi vise en effet à privilégier les chauffeurs de taxi en mettant fin aux situations injustes, sources de précarité.

C'est pourquoi, à compter de la promulgation de la loi, les titulaires ne pourront plus exploiter les nouvelles licences en location, qu'il s'agisse de location simple ou de location-gérance. Ils ne pourront l'exploiter que directement ou en recourant au salariat.

Vous proposez, au travers de votre amendement, d'aller encore plus loin : vous préconisez en effet que toutes les licences déjà délivrées et exploitées sous le statut de la location ne soient plus du tout exploitées en location, y compris en location-gérance, ce que prévoit pourtant le texte.

Je crois que cet amendement va un peu trop loin et qu'il risquerait de déséquilibrer toute une profession, laquelle est demandeuse d'un étalement dans le temps de la suppression de la location. C'est ce qu'ils nous ont dit lorsque nous les avons rencontrés.

La location-gérance correspond au régime général d'exploitation des fonds de commerce par un tiers indépendant et permet à ses bénéficiaires d'être davantage protégés. Grâce à ce statut, les chauffeurs de taxi pourront être représentés au sein des organisations professionnelles de taxis et auront droit à l'indemnisation chômage. C'est d'ailleurs ce statut de locataire-gérant qui est privilégié partout en France, à l'exception de Paris.

Enfin, un délai supplémentaire – jusqu'à la fin 2016 – a été adopté à l'Assemblée nationale pour permettre à la profession de s'organiser.

Pour toutes ces raisons, et même si je comprends votre démarche, la commission a émis un avis défavorable sur cet amendement. Mais peut-être allez-vous le retirer...

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement?

Mme Carole Delga, secrétaire d'État. En complément des arguments développés par M. le rapporteur, je rappelle que l'activité de locataire-taxi est très différente de celle de salarié-taxi.

L'activité de locataire-taxi est majoritairement exercée par des conducteurs qui espèrent gagner plus d'indépendance en accédant à une ADS, autorisation de stationnement. Pour ces derniers, la proposition de loi prévoit deux mesures fortes : d'une part, le passage au statut de la location-gérance, qui leur permettra de devenir artisans, comme cela a été développé, avec tous les avantages, et donc d'atténuer la subordination avec le loueur ; d'autre part, l'accès prioritaire aux nouvelles ADS taxi qui peuvent être, à l'heure actuelle, attribuées à des spéculateurs qui ne cherchent pas à exercer le métier.

Dans ces conditions, la mesure que vous préconisez imposerait à des conducteurs ayant choisi l'indépendance de devoir y renoncer. Elle part d'une intention louable, mais aurait un effet pervers assez regrettable.

Je vous invite donc à retirer cet amendement ; à défaut, le Gouvernement émettra un avis défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean Desessard, pour explication de vote.

M. Jean Desessard. J'ai beaucoup apprécié les propos du rapporteur, qui nous a bien précisé que les nouvelles licences ne permettraient plus la location-gérance. Ce sera obligatoirement le détenteur de la licence qui devra conduire le taxi.

Mais parlons des licences existantes. Des compagnies ont acheté les licences et les véhicules. Peu importe le nombre de courses, le nombre d'heures travaillées, ils louent 4 500 euros par mois la voiture et la licence – ce qui, au départ, devraient être gratuit, puisque c'est le droit de travailler.

Nous comprenons le texte : on ne veut plus du locataire-taxi et l'on instaure ce que vous appelez la location-gérance. Nous avons compris que le système était plus avantageux.

Toutefois, monsieur le rapporteur, madame la secrétaire d'État, qu'est-ce qui garantit que ce ne soit plus de l'« esclavage », et que l'on ne demandera pas à ce locataire-gérant la somme de 4 500 euros par mois ? Car, dans le statut d'artisan, il n'existe pas de limite horaire. On peut toujours poser des règles à l'« esclavage », mais si cela doit leur coûter la même somme de 4 500 euros par mois, ils seront toujours soumis à des heures de travail sans fin, du stress et rendront, donc, un service de moindre qualité, car, comme vous le disiez, si le chauffeur stresse et n'a pas d'argent, la relation dans le taxi s'en ressent : moins de disponibilité, plus de vitesse, moins bon accueil...

Donc, qu'est-ce qui nous garantit que ce nouveau statut de locataire-gérant ne sera pas une forme d'exploitation qui continue ? Certes, il s'inscrira sans doute plus dans les normes sociales, mais ne perpétuera-t-il pas, malgré tout, une certaine exploitation ? Votre réponse déterminera mon vote.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur.

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. Je ne peux pas le garantir complètement, il faut rester modeste. Mais, avec le temps, l'objectif est toutefois d'y parvenir. Il existe actuellement des licences qui ont été délivrées de la façon que vous avez rappelée dans votre intervention, c'est-à-dire qui ont coûté très cher. Il faut respecter ces gens. Mais à terme, elles devraient peu à peu disparaître. C'est la décision qui a été prise.

La question de la reprise à terme, que vous suggérez dans votre intervention, n'a effectivement pas été prise en compte dans le rapport Thévenoud. Peut-être un jour le parlement reprendra-t-il ce dossier pour aller plus au fond comme vous l'avez proposé dans votre intervention, que j'ai beaucoup appréciée.

Mme la présidente. Madame Cohen, l'amendement n° 15 est-il maintenu ?

Mme Laurence Cohen. Les explications fournies sont intéressantes. Elles permettent de mieux appréhender les dispositions, mais elles en montrent en même temps les limites.

L'amendement proposé par le groupe CRC est un amendement de protection. Comme le dit M. le rapporteur, il vise effectivement à aller plus loin, mais le fond n'est pas tant d'aller plus loin que d'être plus protecteur et de s'inscrire dans l'esprit que j'ai ressenti à la lecture de cette proposition de loi.

C'est la raison pour laquelle nous maintenons notre amendement.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 15.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 3.

(L'article 3 est adopté.)

Article 4 (Non modifié)

- ① I. – Le code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° L'article L. 3121-2 est ainsi rédigé :
- ③ « 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.

- ④ « 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. » ;
- ⑤ 2° L'article L. 3121-3 est abrogé ;
- ⑥ 2° bis 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 » ;
- ⑦ 3° L'article L. 3121-5 est ainsi rédigé :
- ⑧ « 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.
- ⑨ « Les nouvelles autorisations sont délivrées en fonction de listes d'attente rendues publiques. Nul ne peut s'inscrire sur plus d'une liste d'attente. Les candidats à l'inscription sur liste d'attente doivent être titulaires d'une carte professionnelle prévue à l'article L. 3121-10 en cours de validité, délivrée par le 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.
- ⑩ « 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. »
- ⑪ II. – 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.

Mme la présidente. La parole est à M. Yves Pozzo di Borgo, sur l'article.

M. Yves Pozzo di Borgo. Madame la présidente, mes chers collègues, ce n'est pas une critique parce que je sais qu'il a fallu rédiger ce rapport dans des délais très brefs et qu'il montre une grande compétence, mais ce rapport comporte une faiblesse : pour le rédiger, vous n'avez reçu ni la direction des transports ni la direction de l'ordre public de la puissante préfecture de police qui gère les deux cinquièmes des taxis de France. Certes, la commission a reçu les membres des cabinets ministériels des transports et de l'intérieur, mais ayant été moi-même longtemps membre d'un cabinet ministériel, je sais qu'ils n'ont pas du tout les compétences des services. Je regrette donc que ces deux directions n'aient pas été reçues.

Je vous rappelle simplement que Paris compte actuellement 17 702 licences de taxi, dont 1 500 doublages. Les doublages permettent à certains taxis d'avoir onze heures plus onze heures, ce qui permet de travailler la nuit. Sans eux, en ne s'en tenant qu'aux onze heures par jour, nous n'aurions pas de taxis la nuit.

J'ajouterai, et c'est un point très important pour l'équilibre de la société, que le métier de chauffeur de taxi est un métier de la dernière chance pour l'immigré de la deuxième génération qui s'intègre, pour le cadre qui y met toutes ses économies, ou encore, à l'époque, pour les Russes. Ceux-ci ont d'ailleurs bien marqué Paris puisque la police qui contrôle les taxis s'appelle « les Boers » en référence aux chauffeurs de taxi russes qui, quand ils voyaient « les bourres » – termes désignant alors les policiers –, avec l'accent russe, disaient « les boers ». Et c'est resté ! Tout cela pour dire que les taxis sont un facteur important d'intégration.

Pour moi qui suis un élu parisien et administrateur de la Tour Eiffel, les taxis font, au même titre que cette dernière, partie de la vie de Paris.

Pour en revenir plus précisément à l'article 4, ce sont les deux directions de la préfecture de police que j'ai citées qui délivrent les ADS, les licences. Des rapports ont été rédigés sur le sujet, notamment le rapport Attali, selon lesquels il fallait accroître le nombre de licences. La comparaison a été faite avec New York et Londres. À Paris, les services de transport sont bien plus développés que dans ces deux villes. Londres, c'est en fait le Grand Londres, et nous sommes bien loin des deux millions d'habitants de Paris.

Donc, si la préfecture de police accorde les licences de taxi au compte-gouttes, c'est qu'elle a ses raisons. Elle sait très bien que, depuis dix ans, la circulation à Paris est passée de 20 kilomètres par heure à 15 kilomètres par heure et que les difficultés de circulation s'accroissent. Elle sait très bien aussi que, même si le nombre de taxis était plus élevé, vous n'en auriez pas plus le matin ou entre seize heures et dix-huit heures parce que la circulation est trop intense ; ce n'est pas 10 000 véhicules supplémentaires qui feront que le client trouvera plus de VTC ou de taxis disponibles. La préfecture dispose de compétences extraordinaires pour gérer cela.

Mais j'en reviens au fait que la licence de taxi est un facteur d'intégration sociale pour de nombreuses personnes, dont celles de la deuxième génération. La licence actuelle est gratuite. Il s'est créé un marché : l'un de mes collègues disait voilà quelques instants qu'elle devait coûter quelque 240 000 euros. L'arrivée des VTC a fait baisser le marché. Je ne suis d'accord avec M. le rapporteur : le chiffre d'affaires global des transports VTC et taxis à Paris n'a pas bougé, et l'arrivée des VTC a fait baisser le chiffre d'affaires des taxis. Il importe vraiment d'en tenir compte.

Cet argument du rapporteur – je le lui ai dit gentiment – est une erreur, il faut bien le mesurer. Car aujourd'hui, on voit de plus en plus se développer à Paris les Vélib', les Autolib' et bien d'autres moyens de transport qui rendent le marché des taxis très spécifique. Les taxis s'entendaient très bien avec les voitures de remise, qui sont les ancêtres des VTC. Ce qui a déstabilisé les choses, c'est le système Uber : une société qui investit deux milliards de dollars à San Francisco, avec la société Google, qui décide d'investir sur Uber et voilà l'activité de chauffeur de taxi déstabilisée ! Si nous laissons s'étendre le système Uber, nous allons paupériser les chauffeurs de taxi. Or le métier de chauffeur de taxi est un moyen d'intégration.

Pourquoi ne suis-je pas d'accord avec cet article 4 ? Tout d'abord, parce qu'un très petit nombre de licences seront données à Paris, car le problème restera le même : la direction qui les gère en accordera très peu. Actuellement, il y a un marché pour un chauffeur de taxi : il faut travailler dix-sept ans onze heures par jour ; et je puis vous assurer que ce ne sont pas les trente-cinq heures des fonctionnaires – j'ai été fonctionnaire, je peux le dire –, et encore quand ils les font. Être chauffeur de taxi, c'est travailler onze heures par jour pendant dix-sept ans au bout desquels ils obtiennent une licence, qu'ils ne peuvent céder qu'au bout de quinze ans. Et là ils ont leur retraite. Cela leur fait un complément de retraite et leur évite une retraite qui les paupérise.

Je regrette cet article 4. Nous aurions dû maintenir le système existant, du moins à Paris – je connais mal la situation dans le reste de la France, mais je pense que mon raisonnement est aussi valable – car le nombre de licences n'augmentera pas même si elles sont disponibles, parce que la direction de la préfecture de police en limitera le nombre. Ce marché permet pourtant aux chauffeurs de taxi, après des années de labeur, de passer une retraite décente, en disposant d'un petit capital qui leur permet de quitter la vie active.

C'est la raison pour laquelle je suis contre cet article.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 4.

(L'article 4 est adopté.)

Article 5 *(Non modifié)*

- ① L'article L.3121-10 du code des transports est complété par une phrase ainsi rédigée :
- ② « Il est incompatible avec l'exercice de l'activité de conducteur de voiture de transport avec chauffeur. » – *(Adopté.)*

Article 6 *(Non modifié)*

- ① Le code du tourisme est ainsi modifié :
- ② 1° À la fin du huitième alinéa de l'article L. 141-2, les mots : « et les exploitants de voitures de tourisme avec chauffeur visés à l'article L. 231-1 » sont supprimés ;
- ③ 2° L'article L. 141-3 est ainsi modifié :
- ④ a) Les trois premiers alinéas sont remplacés par un alinéa ainsi rédigé :
- ⑤ « 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. » ;
- ⑥ a bis) À la fin du quatrième alinéa, les mots : « ces registres » sont remplacés par les mots : « ce registre » ;
- ⑦ b) À la fin de la dernière phrase de l'avant-dernier alinéa, les mots : « des registres » sont remplacés par les mots : « du registre » ;
- ⑧ c) Le dernier alinéa est ainsi modifié :
- ⑨ – à la fin de la deuxième phrase, les mots : « les registres » sont remplacés par les mots : « le registre » ;

- ⑩ – à la dernière phrase, les mots : « aux registres » sont remplacés par les mots : « au registre » et les mots : « des registres » sont remplacés par les mots : « du registre » ;
- ⑪ 2° *bis* 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. » ;
- ⑫ 3° Le chapitre unique du titre III du livre II est abrogé ;
- ⑬ 4° Le dernier alinéa de l'article L. 242-1 est supprimé. – (*Adopté.*)

Article 7
(Non modifié)

- ① Le code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° (*Supprimé*)
- ③ 2° Le chapitre II du titre II du livre I^{er} de la troisième partie est ainsi rédigé :
- ④ « *Chapitre II*
- ⑤ « **Voitures de transport avec chauffeur**
- ⑥ « *Art. L. 3122-1 à L. 3122-4. – (Supprimés)*
- ⑦ « *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.*
- ⑧ « Les modalités d'application du présent chapitre sont définies par décret en Conseil d'État.
- ⑨ « *Section 1*
- ⑩ « **Dispositions communes aux exploitants et aux intermédiaires**
- ⑪ « *Art. L. 3122-6. – Les conditions mentionnées à l'article L. 3122-5 incluent le prix total de la prestation, qui est déterminé lors de la réservation préalable mentionnée au 1° du II de l'article L. 3120-2. Toutefois, s'il est calculé uniquement en fonction de la durée de la prestation, le prix peut être, en tout ou partie, déterminé après la réalisation de cette prestation, dans le respect de l'article L. 113-3-1 du code de la consommation. 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.*
- ⑫ « *Section 2*
- ⑬ « **Dispositions relatives aux exploitants**
- ⑭ « *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.*
- ⑮ « Le registre mentionné au premier alinéa du présent article est public.
- ⑯ « Cette inscription est renouvelable tous les cinq ans. Elle donne lieu à une mise à jour régulière des informations du dossier d'inscription.

- ⑰ « 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 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.
- ⑱ « Les modalités d'application du présent article, notamment le contenu du dossier d'inscription, sont définies par voie réglementaire.
- ⑲ « *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.*
- ⑳ « Ils justifient de capacités financières définies par le décret en Conseil d'État mentionné à l'article L. 3122-5.
- ㉑ « *Section 3*
- ㉒ « **Dispositions relatives aux intermédiaires**
- ㉓ « *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.*
- ㉔ « Cette déclaration est renouvelée chaque année si le prestataire envisage d'exercer cette activité au cours de l'année concernée et lorsqu'un changement intervient dans les éléments de la déclaration.
- ㉕ « *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 :*
- ㉖ « 1° Le certificat d'inscription sur le registre mentionné à l'article L. 3122-7 ;
- ㉗ « 2° Les cartes professionnelles du ou des conducteurs ;
- ㉘ « 3° Un justificatif de l'assurance responsabilité civile professionnelle de l'exploitant.
- ㉙ « *Section 4*
- ㉚ « **Dispositions relatives au conducteur**
- ㉛ « *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.*
- ㉜ « *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 taxi.*
- ㉝ « *Art. L. 3122-13. – 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. » ;

34 3° et 4° (*Supprimés*)

Mme la présidente. Je suis saisie de trois amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 16, présenté par Mme Cohen et les membres du groupe communiste républicain et citoyen, est ainsi libellé :

Alinéa 11, deuxième, troisième et quatrième phrases

Supprimer ces phrases.

La parole est à Mme Laurence Cohen.

Mme Laurence Cohen. Par cet amendement, nous demandons simplement de revenir sur la mesure qui prévoit la possibilité pour les VTC de se faire payer leur course selon une tarification horaire. En effet, alors même que l'objectif de cette loi est de distinguer l'offre des taxis de celle des VTC afin de les rendre réellement complémentaires, force est de constater que leur permettre d'adopter le même mode de tarification que les taxis ne permet pas de remplir cet objectif de clarification. Il peut également induire en erreur les usagers.

A fortiori, nous vous l'avons déjà dit, nous craignons que l'interdiction de la maraude pour les VTC ne soit difficile à faire respecter, faute de moyens humains pour effectuer ce contrôle. Comment les usagers pourront-ils distinguer un taxi d'un VTC si, en plus, la tarification est effectuée de la même manière ?

Notre amendement est tout simplement un amendement de clarification qui participe pleinement à la réalisation des objectifs définis par la présente loi.

Mme la présidente. L'amendement n° 10 rectifié, présenté par MM. Capo-Canellas, Pozzo di Borgo, Namy et Roche, Mme Jouanno et M. Détraigne, est ainsi libellé :

Alinéa 11

1° Deuxième phrase

Supprimer le mot :

uniquement

et après la première occurrence du mot :

prestation

insérer les mots :

ou du kilométrage

2° Troisième phrase

Supprimer le mot :

uniquement

et après le mot :

prestation

insérer les mots :

ou du kilométrage

La parole est à M. Vincent Capo-Canellas.

M. Vincent Capo-Canellas. Mes chers collègues, l'article 7 fixe le nouveau régime juridique applicable aux VTC et encadre la tarification des services de VTC pour les exploi-

tants 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.

La détermination du prix de la course réalisée par une voiture de transport avec chauffeur doit pouvoir être effectuée librement et dans la transparence, selon les critères les plus adaptés.

C'est pourquoi en complément de la durée de la course, il semble pertinent de pouvoir prendre en compte la distance parcourue, comme le prévoit cet amendement.

Mme la présidente. L'amendement n° 13 rectifié *bis*, présenté par Mme Escoffier et MM. Barbier, Bertrand, C. Bourquin, Esnol, Mézard, Requier, Tropeano et Vendasi, est ainsi libellé :

Alinéa 11, troisième et quatrième phrases

Supprimer ces phrases.

La parole est à Mme Anne-Marie Escoffier.

Mme Anne-Marie Escoffier. Si l'on peut encore admettre l'interdiction d'une fixation du prix de la prestation en fonction de la distance parcourue en raison de l'utilisation de dispositifs de mesure non contrôlés, la détermination du prix de la prestation en fonction de la durée ne présente pas de risque pour le client, qui peut aisément la vérifier.

Lors de la réservation préalable, qui est obligatoire pour les VTC sous peine d'encourir des sanctions pénales, le client est informé du prix et des conditions de l'exécution du service, conformément à l'article L. 113-3-1 du code de la consommation.

Il importe donc de souligner, conformément à la jurisprudence du Conseil constitutionnel, que la loi ne peut apporter à la liberté d'entreprendre qui découle de l'article 4 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen des limites liées à des exigences constitutionnelles ou justifiées par l'intérêt général qu'à la seule condition qu'il n'en résulte pas d'atteintes disproportionnées au regard de l'objectif poursuivi.

Ainsi, c'est ce que je voulais faire valoir, le renvoi à un décret pour fixer les modalités de calcul du prix paraît excessif au regard des objectifs poursuivis, à savoir la protection des consommateurs et le maintien du monopole des taxis sur la maraude. Les prix doivent être déterminés par le jeu de la concurrence, qui s'exerce encore sur le marché de la réservation préalable.

La disposition visée est issue d'un amendement présenté en séance à l'Assemblée nationale et ayant recueilli un avis défavorable du ministre de l'intérieur, avis que je me plais à lire. Bernard Cazeneuve déclarait en effet : « La proposition de loi établit un principe simple, que des précisions apportées par voie réglementaire ne feraient que compliquer artificiellement.

M. Charles Revet. Absolument !

Mme Anne-Marie Escoffier. Rappelons que toute intervention en matière tarifaire doit être strictement justifiée pour ne pas être contraire au droit de la concurrence. » Voilà qui est dit !

Le ministre estimait également que la fixation d'une durée minimale de prestation serait censurée par le juge.

M. Jacques Mézard. Très bien !

Mme Anne-Marie Escoffier. Tel est le sens de cet amendement. (*M. Jacques Mézard applaudit.*)

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. L'amendement n° 16 vise à supprimer la possibilité accordée par le texte aux VTC de tarifier leurs prestations soit au forfait, avant la réalisation de la course, soit à la durée, après la prestation, au motif que cette disposition entretiendrait la confusion avec le régime des taxis.

Cette suppression n'est pas souhaitable. Comme vous le savez, mes chers collègues, la spécificité de la tarification des taxis tient largement au compteur horo-kilométrique présent dans les véhicules. En fonction de la vitesse de circulation des taxis, c'est le tarif kilométrique ou le tarif horaire qui s'applique.

Dans le droit actuellement en vigueur, les VTC peuvent facturer au kilomètre parcouru. Ce n'est pas normal, et le texte répond à cette anomalie en leur interdisant la tarification kilométrique.

En revanche, maintenir la possibilité de tarifier à la durée se justifie. En effet, les VTC, et je pense en particulier aux VTC historiques que sont les véhicules de grande remise, sont parfois amenés à effectuer des prestations sur plusieurs heures d'affilée, voire des journées entières, et il est nécessaire de leur laisser la possibilité de continuer à tarifier de cette manière, donc de travailler. Par ailleurs, je vous rappelle qu'un décret devra fixer la durée minimale à partir de laquelle ce mode de tarification est possible, ce qui constitue un garde-fou.

C'est pourquoi je vous propose, madame Cohen, de retirer l'amendement n° 16. Faute de quoi, la commission émettra un avis défavorable.

L'amendement n° 10 rectifié tend à rétablir la possibilité pour les VTC de tarifier leurs prestations au kilomètre parcouru.

La tarification kilométrique est un des éléments centraux de l'activité de taxi, avec le compteur horo-kilométrique. Dans le droit en vigueur, les VTC peuvent facturer au kilomètre parcouru. Ce n'est pas normal, je le répète. C'est pourquoi le présent texte leur interdit la tarification kilométrique, interdiction sur laquelle je ne crois pas souhaitable de revenir.

Il est important de bien différencier les activités de taxis et de VTC. La tarification au forfait et, sous certaines conditions, à la durée permet aux VTC une certaine souplesse, suffisante en l'état.

La commission émet donc un avis défavorable sur l'amendement n° 10 rectifié.

L'amendement n° 13 rectifié *bis* tend à supprimer le renvoi à un décret pour fixer la durée minimale de prestation à partir de laquelle la tarification à la durée peut s'appliquer.

Dans la suite de ce que je viens d'indiquer à propos des deux autres amendements en discussion commune, je signale que cette précision a été introduite à l'Assemblée nationale, en séance, par le rapporteur. L'idée était de mieux distinguer les courses au forfait, qu'on peut raisonnablement calculer à l'avance, des courses plus longues, pour lesquelles il fallait

introduire une modulation qui tienne compte de la durée. C'est également une demande forte des VTC historiques, qui réalisent très souvent des prestations de longue durée.

La commission a émis un avis favorable sur l'amendement n° 13 rectifié *bis* ; je m'y sou mets.

(*Mme Bariza Khiari remplace Mme Christiane Demontès au fauteuil de la présidence.*)

PRÉSIDENTE DE MME BARIZA KHIARI vice-présidente

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement sur ces trois amendements ?

Mme Carole Delga, secrétaire d'État. Concernant l'amendement n° 16, je rappelle que le principe du forfait est clairement réaffirmé dans la proposition de loi, qui ne prévoit qu'un seul élément de souplesse, utile pour les fonctions historiques exercées par les véhicules de grande remise. Ces fonctions, très haut de gamme, ne se confondent pas avec celles des taxis. Il s'agit de prestations très particulières, fournies sur des très longues durées. J'ajoute qu'aucun problème de concurrence ne s'est jamais posé entre les véhicules de grande remise et les taxis. Au cours des nombreuses discussions que nous avons eues avec elles, les organisations professionnelles des taxis ne nous ont jamais sollicités sur ce point.

Ainsi, la détermination du prix de la prestation en fonction de la durée est utile. Elle correspond, je l'ai dit, à une prestation très particulière, qui ne remet pas en cause le monopole des taxis, pas plus, d'ailleurs, que le principe général du forfait.

Il me semble donc que, dans l'esprit, vos préoccupations sont satisfaites, madame la sénatrice. Par conséquent, je vous propose de retirer l'amendement n° 16.

L'amendement n° 10 rectifié, présenté par Vincent Capocanellas, n'obéit pas à la même logique. L'alinéa 11 de l'article 7 de la proposition de loi prévoit déjà une dérogation au principe de la tarification au moment de la réservation, le prix pouvant être déterminé en fonction de la durée de la prestation au lieu d'être fixé au préalable. Le principe de la tarification des VTC doit donc correspondre à leur mode de commande.

L'assouplissement que cet amendement tend à introduire rendrait caduc ce principe, en généralisant les possibilités d'y déroger à tout moment et pour tout motif. Il me semble que l'ouverture ainsi permise est excessive.

De la sorte, en faisant glisser un calcul de prix, qui peut varier en cours de prestation, on adopterait un régime tarifaire proche de celui des taxis et entretiendrait une confusion préjudiciable. Cela ne correspondrait pas, en outre, aux spécificités des prestations offertes par les VTC, d'un côté, et par les taxis, de l'autre.

Par conséquent, le Gouvernement émet un avis défavorable à l'amendement n° 10 rectifié.

Dans sa présentation de l'amendement n° 13 rectifié *bis*, Anne-Marie Escoffier nous a fait part de propos très forts, exprimés par le ministre de l'intérieur lors de l'examen du texte à l'Assemblée nationale. Bernard Cazeneuve, en effet, a émis sur cette disposition les réserves juridiques que vous avez rappelées.

Néanmoins, le Gouvernement souhaitant une adoption rapide du texte, il émet un avis défavorable sur l'amendement n° 13 rectifié *bis*. (*Mme Anne-Marie Escoffier et M. Charles Revet s'exclament.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme Anne-Marie Escoffier, pour explication de vote.

Mme Anne-Marie Escoffier. Je ne comprends pas bien la conclusion de votre propos, madame la secrétaire d'État.

Vous avez reconnu que le ministre de l'intérieur lui-même s'opposait à la disposition que l'amendement n° 13 rectifié *bis* tend à supprimer. Dans le même temps, vous indiquez que le Gouvernement, désireux de voir ce texte adopté conforme, est défavorable à l'amendement !

Madame la secrétaire d'État, je vous fais remarquer que nous avons déjà adopté un amendement : le texte n'est déjà plus conforme !

M. Charles Revet. Voilà !

M. Pierre Charon. Tout à fait !

Mme Anne-Marie Escoffier. Je ne vois pas l'objection que vous pouvez nous opposer, étant entendu que cet amendement correspond, cela a été rappelé, à des règles de droit, ainsi qu'à la position exprimée par le ministre de l'intérieur en séance publique à l'Assemblée nationale.

M. Yves Pozzo di Borgo. Bravo !

M. Jean Desessard. Imparable !

Mme la présidente. Madame Cohen, l'amendement n° 16 est-il maintenu ?

Mme Laurence Cohen. Il est maintenu, madame la présidente.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 16. (*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 10 rectifié.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 13 rectifié *bis*.

(*L'amendement est adopté.*)

M. Charles Revet. Très bien !

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques.

L'amendement n° 9 rectifié est présenté par MM. Capo-Canellas, Pozzo di Borgo, Détraigne, Roche et Namy et Mme Jouanno.

L'amendement n° 18 est présenté par MM. Revet, Charon et les membres du groupe Union pour un Mouvement Populaire.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Après l'alinéa 11

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Les modifications et ajouts, en cours de réalisation de la prestation, à la demande du client, peuvent être facturés selon des conditions établies et communiquées préalablement.

La parole est à M. Vincent Capo-Canellas, pour présenter l'amendement n° 9 rectifié.

M. Vincent Capo-Canellas. Le présent amendement a trait, lui aussi, à la tarification des courses des VTC.

La commande sous forme de réservation préalable peut faire l'objet d'un forfait et le prix de la prestation être déterminé à l'avance, mais des modifications peuvent très bien intervenir après le début de la prestation, à la demande du client. Je pense à l'ajout d'une destination ou d'un trajet, par exemple.

Il est donc impossible de connaître le coût total de la prestation à la réservation. Il est également impossible de ne calculer le prix qu'en fonction de la durée de la prestation. Le prix doit être déterminé en fonction de la durée et de la distance, une demi-journée complémentaire pour un trajet de 300 kilomètres ne pouvant être facturée comme une demi-journée complémentaire pour un trajet en ville, par exemple.

Ces cas sont exceptionnels et il convient de les prévoir, tout en précisant que le client en est informé préalablement. Cette disposition semble indispensable pour refléter la réalité des coûts supportés.

Cela dit, il faut peut-être regarder les conséquences qu'emporte l'adoption de l'amendement n° 13 rectifié *bis*. Je n'ai pas eu l'occasion de me pencher sur ce point, mais M. le rapporteur et les collaborateurs de la commission doivent d'ores et déjà avoir leur idée.

Mme la présidente. La parole est à M. Charles Revet, pour présenter l'amendement n° 18.

M. Charles Revet. Notre collègue Capo-Canellas vient de défendre un amendement identique à celui-ci, mais j'aimerais appeler l'attention sur un point : il nous paraîtrait juste et souhaitable de prévoir une disposition pour les cas exceptionnels, c'est-à-dire pour les prestations dont le prix ne peut être calculé uniquement en fonction de la durée. Le client, j'insiste particulièrement sur ce point, devra être informé préalablement des conditions de la facturation proposée. Ce dispositif me paraît respecter les règles.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. La commission du développement durable discute beaucoup, et elle a eu de grands débats sur ce sujet.

M. Charles Revet. C'est vrai ! C'était un beau dialogue !

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. Ces deux amendements identiques prévoient que les modifications et ajouts demandés par le client au cours de la prestation peuvent être facturés selon des conditions prédéfinies.

Je rappelle ce que j'ai déjà dit en commission. L'argument de l'imprévisibilité de certaines courses nous a été longuement présenté...

M. Charles Revet. Bien sûr !

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. ... lors des auditions que nous avons menées, mais très vite nous nous sommes aperçus qu'il s'agissait là de pratiques très rares,...

M. Jean Desessard. Oui !

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. ... qu'il paraît presque anormal d'intégrer dans le présent texte.

M. Charles Revet. À Paris, il y a des touristes qui peuvent souhaiter des modifications au cours de la prestation !

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. Certes, mais, je le répète, ces pratiques sont très rares. Il est donc compliqué de les prendre en compte dans ce texte.

En outre, sous couvert d'apporter une réponse à des situations exceptionnelles, je vois cet amendement comme la porte ouverte à la tarification horo-kilométrique pour les VTC.

M. Jean Desessard. Eh oui !

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. J'appelle donc notre assemblée, qui ne manque pas de sagesse, à en faire preuve pour ces deux amendements, lesquels, s'ils semblent de bon sens,...

M. Charles Revet. Merci de le souligner !

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. ... sont en réalité un peu « piégeux ».

La commission émet donc un avis défavorable sur ces deux amendements.

M. Vincent Capo-Canellas. Dommage, on avait un fol espoir !

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Carole Delga, secrétaire d'État. Certains touristes sollicitent effectivement des prestations haut de gamme qui peuvent nécessiter un traitement exceptionnel.

Mais, outre que le nombre de demandes est très marginal au regard du volume de courses effectuées chaque jour à Paris ou dans les grandes métropoles, le droit actuel nous offre déjà les instruments adaptés pour y répondre.

Au demeurant, et je rejoins M. le rapporteur, le diable se cache parfois dans les détails. L'adoption d'un tel amendement pourrait ouvrir la porte à des dérives qu'il convient de ne pas sous-estimer. Évitions d'ouvrir la boîte de Pandore et de nous placer dans une situation vraiment ennuyeuse à cause de quelques cas très particuliers auxquels nous savons déjà répondre.

Mme la présidente. Monsieur Capo-Canellas, l'amendement n° 9 rectifié est-il maintenu ?

M. Vincent Capo-Canellas. Oui, madame la présidente.

Mme la présidente. Monsieur Revet, l'amendement n° 18 est-il maintenu ?

M. Charles Revet. Je le maintiens, madame la présidente.

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n° 9 rectifié et 18.

(Les amendements ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. L'amendement n° 1 rectifié, présenté par MM. Pozzo di Borgo et Capo-Canellas, est ainsi libellé :

Après l'alinéa 19

Insérer un alinéa ainsi rédigé :

« Les exploitants mentionnés à l'article L. 3122-5 peuvent utiliser les voitures de transport avec chauffeur dont ils disposent uniquement dans la région du registre dans lequel ils sont inscrits.

La parole est à M. Yves Pozzo di Borgo.

M. Yves Pozzo di Borgo. La proposition de loi prévoit l'inscription des VTC dans un registre national pour remplacer l'immatriculation auprès d'Atout France.

Certes, une fois que ce registre aura été institué, tous les VTC s'y inscriront. Mais, en attendant, – monsieur le rapporteur, même si vous ne l'avez pas manifestée, car vous êtes quelqu'un de modéré, j'ai bien senti votre colère – Atout France donne 865 autorisations de VTC.

Mon amendement est lié à certains événements exceptionnels qui se produisent en province. Ce sont les taxis du Mans qui ont attiré mon attention. Alors que leur activité est relativement calme tout au long de l'année, leurs recettes connaissent un pic lors des Vingt-Quatre Heures du Mans, ce qui conforte leurs revenus. On pourrait en dire autant du Festival de Cannes, du Festival d'Avignon, voire de certaines manifestations toulousaines, madame la secrétaire d'État. Or nous observons que des VTC parisiens se rendent en masse dans les villes concernées à ces occasions et raflent tout le marché des taxis !

Il est tout de même un peu étonnant que ce soit moi, un élu parisien, qui défende les taxis de province ! Mais mon amendement vise notamment à protéger les nouvelles régions qui vont se mettre en place. J'attends donc de connaître le point de vue de la commission et du Gouvernement, sachant que je défends plus les provinciaux que les Parisiens ! *(Sourires.)*

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. Nous n'allons pas engager un débat entre les Parisiens et les provinciaux, y compris ceux du Val-de-Loire, mon cher collègue. *(Nouveaux sourires.)*

Cet amendement vise à interdire aux VTC d'exercer leur activité hors de la région du registre dans lequel ils sont inscrits. Il opérerait ainsi une sectorisation de l'activité de VTC.

M. Jean Desessard. Oui !

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. Je ne veux pas être désagréable, mais je ne crois pas qu'une telle mesure soit souhaitable.

M. Yves Pozzo di Borgo. Mais si !

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. La logique qui sous-tend l'ensemble du texte est de mieux distinguer les activités de taxis et de VTC. L'architecture de la proposition de loi est véritablement celle-là.

En sectorisant les VTC, on ferait de l'immatriculation une sorte de licence de remplacement et on créerait une procédure parallèle s'apparentant à l'immatriculation de taxis. Tel n'est pas le souhait de certains des taxis que j'ai rencontrés.

L'exemple du festival de Cannes a été invoqué lors de nos auditions, mais cela m'a paru un peu folklorique.

Les règles désormais prévues dans la loi, notamment en matière de sanction de la maraude électronique – c'est très important –, permettront, je le crois, de répondre à l'avenir à de telles pratiques *(M. Yves Pozzo di Borgo est dubitatif.)*, qu'il n'est évidemment pas souhaitable de voir perdurer, comme vous l'avez souligné.

Prenons garde de rester sur un bon équilibre pour assurer, d'une part, une bonne réglementation de l'activité des VTC et, d'autre part, le développement de l'emploi dans ce secteur.

La commission, qui en a longuement débattu, a émis un avis défavorable sur cet amendement.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Carole Delga, secrétaire d'État. Le Gouvernement partage l'avis de la commission. M. le rapporteur a développé les principaux arguments. Il faut avoir une position d'équilibre.

L'adoption d'un tel amendement ne déboucherait pas sur une situation d'équité. Elle ferait coexister des régimes très différents et assez inégalitaires entre taxis et VTC.

Je sollicite donc le retrait de cet amendement ; à défaut, l'avis serait défavorable.

Mme la présidente. Monsieur Pozzo di Borgo, l'amendement n° 1 rectifié est-il maintenu ?

M. Yves Pozzo di Borgo. Non, je le retire, madame la présidente.

En effet, même si je ne suis guère convaincu par l'argument de M. le rapporteur – les VTC peuvent très bien partir de Paris et se rendre en province –, je ne sens pas de soutien massif de la province à l'égard de mon amendement.

M. Jean Desessard. En effet ! Il ne crée pas de « transport collectif » ! (*Sourires.*)

Mme la présidente. L'amendement n° 1 rectifié est retiré.

L'amendement n° 14 rectifié *ter*, présenté par MM. Barbier, Bertrand, C. Bourquin, Esnol, Mézard, Requier, Tropeano et Vendasi, est ainsi libellé :

Alinéa 20

Supprimer cet alinéa.

La parole est à M. Jacques Mézard.

M. Jacques Mézard. Cet amendement vise à supprimer l'alinéa 20 de l'article 7.

La présente proposition de loi exige des exploitants de voitures de transport avec chauffeur la justification de capacités financières définies par décret. Une telle demande nous paraît assez originale.

M. Charles Revet. Oui !

M. Jacques Mézard. Au regard des usages en vigueur dans l'immense majorité des professions, elle est même carrément atypique !

Au moment où nous voulons développer un certain nombre d'emplois, il me paraît tout de même excessif d'en arriver là. Mais peut-être n'avons-nous pas bien assimilé certains arguments, faute d'explications suffisantes, le Gouvernement ayant eu trop peu de temps pour nous convaincre du bien-fondé d'une telle mesure...

En tout état de cause, nous proposons de supprimer l'exigence prévue à l'alinéa 20.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. Cet amendement a, lui aussi, donné lieu à un débat intéressant en commission.

Le texte prévoit l'obligation pour les VTC de disposer de capacités financières définies par décret. Les auteurs de cet amendement souhaitent supprimer une telle obligation au motif qu'elle constituerait une entrave à la liberté d'entreprendre.

Il faut le rappeler, pour une entreprise, la condition de capacité financière consiste à disposer des ressources financières nécessaires pour assurer la mise en marche correcte et la bonne gestion de l'entreprise. C'est un principe sain.

Il n'est pas exact de dire que cela constitue une entrave à la liberté d'entreprendre. Une telle exigence est tout à fait ordinaire (*M. Jacques Mézard hoche la tête en signe de dénégation.*) pour les entreprises, quelles qu'elles soient, en particulier dans le domaine du transport, qu'il s'agisse du transport routier ou de personnes.

À titre d'exemple, l'article 7 de la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, ou LOTI, prévoyait que les entreprises de transport public de personnes devaient justifier de « conditions d'honorabilité professionnelle, de capacité financière et de capacité professionnelle selon des modalités fixées par décret en Conseil d'État ». Or l'un des objectifs de la proposition de loi est précisément de prévoir un socle commun de règles pour les véhicules LOTI, les VTC ou encore les taxis. L'obligation de capacités financières ne me paraît donc pas aberrante ; elle permettra aussi d'assainir le marché.

Par conséquent, après un dialogue sain et fructueux, nous avons proposé à Mme Anne-Marie Escoffier, qui est membre de la commission du développement durable, de retirer cet amendement. S'il était à présent maintenu en séance, l'avis de la commission serait défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Carole Delga, secrétaire d'État. Monsieur Mézard, dans le secteur du transport public de personnes, de tels dispositifs sont classiques.

Ainsi, M. le rapporteur a fait référence aux entreprises LOTI, qui doivent justifier de 1 500 euros par véhicule. Une telle exigence permet de s'assurer de la solidité financière des entreprises et de lutter contre les immatriculations dites dormantes, qui peuvent correspondre à des entreprises n'ayant pas de réelle activité.

Par conséquent, il s'agit non pas d'une entrave à la liberté d'entreprendre, mais, au contraire, d'une garantie sur un secteur qui présente des enjeux d'intérêt général.

Le Gouvernement demande donc le retrait de cet amendement ; à défaut, l'avis serait défavorable.

Mme la présidente. Monsieur Mézard, l'amendement n° 14 rectifié *ter* est-il maintenu ?

M. Jacques Mézard. Madame la secrétaire d'État, j'aimerais en savoir un peu plus.

Dans la mesure où le texte prévoit un décret, où vous dressez un parallèle avec le secteur du transport public alors que ce n'est pas exactement pareil et où, nous le savons, le ministre Arnaud Montebourg souhaite faire échec aux professions réglementées, j'aimerais bien connaître le montant envisagé par le Gouvernement. (*M. Pierre Charon sourit.*) Car tout dépend du montant. Sera-t-il totalement dissuasif ou bien destiné seulement à éviter des inscriptions dormantes ?

Mme la présidente. La parole est à Mme la secrétaire d'État.

Mme Carole Delga, secrétaire d'État. Monsieur le sénateur, dans ses déclarations, M. le ministre de l'économie, du redressement productif et du numérique n'a pas évoqué les taxis. Ceux-ci ont seulement été mentionnés par le journal *Les Échos*, dont les rédacteurs ont eu accès à certaines parties du rapport de l'Inspection générale des finances, qui n'est pas encore public à ce jour.

Si Arnaud Montebourg a bien parlé de certaines professions réglementées, comme les huissiers, les greffiers auprès des tribunaux de commerce ou les avocats, il n'a pas cité les taxis, qui ne sont donc pas concernés à court terme.

Vous m'interrogez sur le montant qui sera fixé par décret. Nous souhaitons nous aligner sur ce qui existe pour les entreprises LOTI. Mais cela fera de toute manière l'objet d'une concertation. Le montant n'est donc pas décidé.

M. Charles Revet. Ce sera au bon vouloir du Gouvernement !

Mme Carole Delga, secrétaire d'État. Dans le dispositif dont nous voulons nous inspirer, le montant est de 1 500 euros.

Mme la présidente. Monsieur Mézard, qu'advient-il de l'amendement n° 14 rectifié *ter* ?

M. Jacques Mézard. Je le maintiens, madame la présidente. D'ailleurs, le Gouvernement reconnaît lui-même, au travers des déclarations de Mme la secrétaire d'État, qu'il ne s'agit pas d'une proposition de loi.

Mme Carole Delga, secrétaire d'État. La fixation du montant relève du domaine réglementaire !

M. Jacques Mézard. Nous voyons bien que vous avez le contrôle total de ce texte, madame la secrétaire d'État... Ce n'est pas une critique ; c'est un constat.

En revanche, quand vous déclarez vouloir vous inspirer de ce qui existe pour le transport public, vous ne nous apportez pas de réponse précise. C'est pourquoi je maintiens par principe cet amendement.

Mme la présidente. La parole est à M. Vincent Capocanellas, pour explication de vote.

M. Vincent Capocanellas. Je formulerai brièvement deux observations.

Tout d'abord, je ne sais pas si la réponse que Mme la secrétaire d'État a adressée à M. Mézard répond forcément aux préoccupations de celui-ci. Pour ma part, je n'avais pas compris que son questionnement portait sur les professions réglementées.

Au demeurant, je comprends et salue la volonté exprimée par cet amendement. En effet, comme l'a rappelé tout à l'heure M. Pozzo di Borgo, il s'agit de métiers d'intégration. Bien souvent, celui qui va acquérir un véhicule ne peut justifier de capacités financières supplémentaires. Une telle exigence établit un point au-delà duquel ce type d'activités ne pourra être accessible à des populations pour lesquelles elles représentent aussi une planche de salut.

L'équilibre n'est donc pas si simple à trouver, et je comprends que le montant des garanties financières demandées soulève un débat. Celles-ci sont sans doute nécessaires, afin d'éviter toute précarité financière de la structure, source de difficultés en cas de problèmes ou d'accidents. Dans le même temps, il faut faire en sorte que ces professions restent accessibles.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean Desessard, pour explication de vote.

M. Jean Desessard. Depuis une dizaine d'années que je suis parlementaire, j'observe que les décrets sont quasiment prêts au moment du vote de la loi. Tout au moins est-il possible de s'en faire une idée. Il est donc quelque peu dommage de ne pas disposer de précisions en la matière : les capacités financières demandées serviront-elles à dissuader certains, afin de limiter le nombre de VTC, ou à fournir des garanties, mais lesquelles ? S'agit-il de garantir le sérieux de l'entreprise en cas d'accident ? Aucune réponse n'est apportée à ces questions !

Alors que j'étais plutôt enclin à ne pas voter cet amendement, les imprécisions que je distingue dans la réponse du Gouvernement me laissent perplexes. On n'arrive plus à comprendre l'esprit du texte ! Alors qu'il s'agit d'adopter un texte conforme, je ne comprends pas que ces questions n'aient pas été abordées plus tôt.

Mme la présidente. La parole est à M. Alain Richard, pour explication de vote.

M. Alain Richard. Je veux d'abord rendre hommage au scrupule de Mme la secrétaire d'État, qui, ne disposant pas d'une indication ferme définie au sein du Gouvernement quant au montant en question, ne peut nous fournir un chiffre précis. Cela paraît cohérent.

Toutefois, Mme la secrétaire d'État nous a cité un autre montant, de 1 500 euros par véhicule, applicable à des professions qui participent au service public des transports et qui manipulent des engins lourds. Les VTC ne sont pas des entreprises de service public. En revanche, elles ne sont pas non plus des entreprises du marché entièrement libres : elles relèvent d'un régime de police administrative, c'est-à-dire d'encadrement réglementaire, comme c'est le cas des taxis et, d'ailleurs, de bien d'autres professions.

Dans ces affaires, tout le monde va devant le juge ! Si le Gouvernement commettait l'erreur de fixer un chiffre qui, pour reprendre l'expression de notre collègue Jean Desessard, aurait un « caractère dissuasif », ce serait évidemment sortir de l'objet de la loi, et ce décret serait annulé.

Par conséquent, en vertu des principes du droit, il est pratiquement acquis qu'il ne peut s'agir que d'un montant de « responsabilisation » qui, au maximum, pourrait être du même niveau que celui qui a été fixé pour un véhicule lourd ; sinon le Gouvernement se trouverait face à une difficulté.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 14 rectifié *ter*.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de quatre amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

Les trois premiers sont identiques.

L'amendement n° 7 rectifié est présenté par MM. Capocanellas, Détraigne, Roche et Namy et Mme Jouanno.

L'amendement n° 12 rectifié *bis* est présenté par MM. Esnol, Barbier, Bertrand, C. Bourquin, Mézard, Requier, Tropeano et Vendasi.

L'amendement n° 17 est présenté par MM. Revet, Charon et les membres du groupe Union pour un Mouvement Populaire.

Ces trois amendements sont ainsi libellés :

Alinéa 33

Supprimer cet alinéa.

La parole est à M. Vincent Capocanellas, pour présenter l'amendement n° 7 rectifié.

M. Vincent Capocanellas. Nous abordons sans doute en cet instant l'un des problèmes majeurs soulevés par ce texte, comme en témoignent les trois amendements identiques de suppression de l'alinéa 33 de l'article 7.

Cet alinéa vise à rendre obligatoire le retour à la base pour les VTC. Dès la fin d'une course, ils seront tenus, si le texte n'évolue pas, 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, tel un parking. Je rappelle que, sur Paris, les parkings sont souterrains et, bien évidemment, payants.

Il est important de le préciser, cette mesure ne faisait pas partie du texte initial. Proposée par le rapporteur lors du débat en séance à l'Assemblée nationale, elle a été adoptée dans la précipitation, on peut même dire à la dernière minute, mais curieusement annoncée dans la presse du matin par le gérant d'une société. Surtout, cette disposition ne figurait en aucun cas dans le rapport Thévenoud d'avril.

Alors que l'on nous parle d'équilibre, le déséquilibre a été indiscutablement atteint au moment de l'adoption de ce dispositif. Il a beaucoup choqué, vous le savez, les chauffeurs de VTC, pour qui cet ajout tend à déstabiliser la profession. Sur le fond même, cette mesure nous interpelle, car l'obligation de retour à la base est anti-économique et anti-écologique.

Elle n'est pas tenable au regard de la santé financière de ces entreprises. En effet, l'obligation de circuler à vide, d'accumuler des kilomètres sans recevoir de paiement, leur posera évidemment un problème économique.

Elle est également incompréhensible en termes de développement durable. Vouloir émettre des gaz à effet de serre sans nécessité, c'est tout de même singulier ! La volonté d'interdire aux VTC d'enchaîner des courses préalablement réservées n'est pas compréhensible.

Au total, nous proposons de supprimer cette mesure, au titre de son bilan carbone et de la réalité économique. Nous souhaitons ainsi retrouver une forme d'équilibre partiel.

Au cas où cet amendement ne serait pas adopté, je présenterai également un amendement de repli.

Mme la présidente. La parole est à M. Jacques Mézard, pour présenter l'amendement n° 12 rectifié *bis*.

M. Jacques Mézard. Cet amendement concerne un point extrêmement important de ce texte. Nous comprenons tout à fait les préoccupations des chauffeurs de taxi s'agissant d'une concurrence qu'ils ont qualifiée fortement de déloyale sur le marché de la maraude, ainsi que les inquiétudes que peut susciter la circulation d'une voiture de transport avec chauffeur à vide.

L'obligation que vise à instaurer cette proposition de loi de retourner à la base ou de stationner dans un parking, hors de la chaussée, à la fin de la prestation résulte de la crainte des taxis, que l'on peut comprendre, de voir certains VTC racoler les clients.

Toutefois, il convient de préciser qu'une telle pratique est sanctionnée par la loi, la peine étant d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende. Comme l'a d'ailleurs souligné l'Autorité de la concurrence dans son avis sur le projet de décret qui imposait aux VTC un délai d'attente de quinze minutes entre la réservation et la prise en charge du client, la gestion de tels comportements relève de la recherche de fraude, qu'il appartient à l'État de sanctionner, et non pas de la concurrence.

Or la loi établit clairement la différence entre le marché de la maraude, sur lequel le monopole des taxis s'applique, et le marché de la réservation préalable, où la concurrence doit pouvoir s'exercer librement.

Au regard des précautions prises par le cadre juridique en vigueur ainsi que par la proposition de loi, la mesure prévue à l'alinéa 33 de l'article 7 paraît disproportionnée par rapport à l'objectif poursuivi, à savoir empêcher les VTC de recourir à la maraude.

Les contrôles seront-ils plus efficaces ? Non ! Car les VTC, lorsqu'ils se dirigeront vers la base en circulant à vide, se retrouveront dans la même situation que ceux qui sont en maraude. Rien ne peut les distinguer : il faudrait les arrêter, pour qu'ils justifient d'une réservation préalable. Outre l'inutilité de la mesure, si ce n'est au niveau de l'affichage, pour répondre aux préoccupations et aux inquiétudes des taxis, celle-ci se révélera coûteuse du fait de la consommation de carburant supplémentaire ou des frais de stationnement dans un parking et mettra en péril la rentabilité des VTC.

Je rappelle d'ailleurs que, en ce qui concerne le délai d'attente de quinze minutes, le Conseil d'État a jugé en référé que le projet de décret était « susceptible de porter à leur situation économique et financière une atteinte grave et immédiate ».

Par ailleurs, cette mesure, dont la seule vertu est d'être polluante, est en totale contradiction avec les objectifs de réduction de gaz à effet de serre, dont on connaît les effets nocifs et qui font l'objet, à juste titre, d'une forte préoccupation du Gouvernement.

Aussi cet amendement vise-t-il à supprimer cette obligation pour s'en tenir aux équilibres arrêtés lors de la concertation qui a eu lieu entre les différents acteurs.

Mme la présidente. La parole est à M. Charles Revet, pour présenter l'amendement n° 17.

M. Charles Revet. Cet amendement est identique aux deux précédents, qui viennent d'être excellemment défendus par mes collègues.

Mme la présidente. L'amendement n° 8 rectifié, présenté par MM. Capo-Canellas, Pozzo di Borgo, Détraigne, Roche et Namy et Mme Jouanno, est ainsi libellé :

Alinéa 33

Compléter cet alinéa par les mots :

, sauf s'il justifie d'une réservation préalable ou d'un contrat avec le client final

La parole est à M. Vincent Capo-Canellas.

M. Vincent Capo-Canellas. Il s'agit d'un amendement de repli. Il vise à proposer une voie pour régler la difficile question du retour à la base. Je ne rappellerai pas la démonstration que MM. Mézard et Revet ainsi que moi-même venons de faire.

Je précise que cet amendement vise simplement à permettre aux VTC d'exercer leur activité, en ne les empêchant pas de prendre deux courses successives si elles ont été réservées préalablement, et donc en ne leur imposant pas de retourner à leur base.

Si l'on peut comprendre l'intention de préserver le monopole des taxis sur la maraude et donc d'interdire cette pratique aux VTC, il ne faut pour autant adopter une mesure qui mettrait quasiment en cause l'existence des VTC. On a rappelé tout à l'heure l'impact économique qu'aurait une telle mesure, si elle n'était pas modifiée par cet amendement.

L'adoption de cet amendement permettrait à la Haute Assemblée de corriger le texte de l'Assemblée nationale. Toutefois, ayant entendu plusieurs fois Mme la secrétaire d'État nous opposer sa volonté de faire adopter un texte conforme, je précise que si cet amendement devait prospérer, cela supposerait tout de même que le Gouvernement affirme son intention de défendre, à l'Assemblée nationale, la version issue du Sénat.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Charles Revet. Cela va être intéressant à écouter !

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. M. Jacques Mézard a rappelé à juste titre qu'il s'agit d'un point important. Cet amendement a fait l'objet, au sein de la commission, d'un long débat,...

M. Charles Revet. Effectivement !

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. ... et c'est heureux car cette disposition a été introduite à l'Assemblée nationale, comme cela a été souligné, sur l'initiative du rapporteur, M. Thomas Thévenoud.

Cette obligation consiste, pour les VTC, à revenir, « au lieu d'établissement de l'exploitant de la voiture ou dans un lieu, hors de la chaussée, où le stationnement est autorisé ». Tels sont les termes exacts, ce qui met donc de côté l'expression « retour à la base ».

Une telle obligation me semble participer de l'équilibre fragile trouvé par les députés – tous les professionnels l'ont admis. La question sensible de la maraude est le point sur lequel il ne faut pas céder, comme plusieurs de nos collègues, quelles que soient les travées sur lesquelles ils siègent, l'ont d'ailleurs affirmé.

Comme l'expliquait Thomas Thévenoud dans son rapport, il est difficile de justifier que les VTC ne sont pas en maraude lorsqu'ils circulent sur la voie publique, en attente de réservation préalable, et qu'ils sont de surcroît rendus visibles au consommateur par des applications sur *smartphone*. La frontière est très ténue, comme plusieurs intervenants l'ont souligné. Le « retour à la base arrière » – pour reprendre la formulation employée – permet de mieux distinguer entre activités de taxi et de VTC.

Pour cette raison, notre commission n'a pas adopté d'amendements sur ce point lors de l'examen du texte et a donné un avis défavorable sur les trois amendements identiques de suppression n° 7 rectifié, 12 rectifié *bis* et 17.

Toutefois en tant qu'élus, nous nous devons d'être responsables et pragmatiques.

J'ai entendu les objections – émanant de toutes les travées de notre assemblée –, notamment en termes de mise en œuvre pratique, soulevées contre le retour à la base arrière. C'est pourquoi, s'il faut aménager cette obligation pour la rendre acceptable pour tous, je vous proposerai d'adopter l'amendement n° 8 rectifié de notre collègue Vincent Capo-Canellas.

M. Yves Pozzo di Borgo. Très bien !

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. L'objet de cet amendement est le suivant : une dérogation au retour à la base est prévue pour le VTC qui disposerait déjà de la réservation suivante ou qui dispose d'un contrat le liant au client final. Cela vaut aussi bien sûr pour les grandes remises.

Il s'agit d'une proposition intelligente et réaliste, qui préserve, je le répète, mais il est important de le souligner, en particulier les entreprises de la grande remise. Il s'agit d'un juste milieu. Il faut clairement marquer l'interdiction de la maraude pour les VTC, mais il faut conserver une position raisonnable et proportionnée.

Aussi, madame la présidente, je demande que le Sénat se prononce par priorité sur l'amendement n° 8 rectifié, avant les amendements identiques n° 7 rectifié, 12 rectifié *bis* et 17. Nous pourrions ainsi nous exprimer sur cet amendement et,

si nous avons l'accord de nos collègues, nous aurons un retour à la base qui sera acceptable et qui permettra de donner à notre texte un contour tout à fait intéressant et positif.

M. Yves Pozzo di Borgo. Bravo, monsieur le rapporteur !

Mme la présidente. Je suis donc saisie d'une demande de priorité pour l'amendement n° 8 rectifié.

Je rappelle que, aux termes de l'article 44, alinéa 6, du règlement du Sénat, lorsqu'elle est demandée par la commission saisie au fond, la priorité est de droit, sauf opposition du Gouvernement.

Quel est l'avis du Gouvernement sur la demande de priorité formulée par la commission ?

Mme Carole Delga, secrétaire d'État. Favorable.

Mme la présidente. La priorité est de droit.

Quel est l'avis du Gouvernement sur cet amendement n° 8 rectifié, ainsi que sur les amendements identiques n° 7 rectifié, 12 rectifié *bis* et 17 ?

Mme Carole Delga, secrétaire d'État. Je comprends la position de M. le rapporteur sur cet amendement n° 8 rectifié, qui était initialement un amendement de repli.

Néanmoins, je me permets quand même d'alerter sur un point, qui est la définition d'un contrat avec le client final. D'un point de vue juridique, des incertitudes existent. Je comprends tout à fait la volonté exprimée, mais je mets en garde sur cette fragilité juridique.

Cela étant dit, le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Sénat sur l'amendement n° 8 rectifié et est défavorable aux amendements identiques n° 7 rectifié, 12 rectifié *bis* et 17.

Mme la présidente. La parole est à Mme Laurence Cohen, pour explication de vote sur l'amendement n° 8 rectifié.

Mme Laurence Cohen. J'apprécie l'avis de sagesse exprimé par Mme la secrétaire d'État. En effet, l'amendement n° 8 rectifié me paraît extrêmement constructif dans le sens où, en tout cas pour ce qui me concerne, j'étais très gênée par le fait qu'il fallait renvoyer les VTC à leur base, pour le dire en simplifiant. Derrière les VTC, il y a des emplois, dont c'était un peu la mort annoncée à plus ou moins longue échéance.

Comme cette proposition de loi est un texte que je trouve équilibré, qui rétablit un certain nombre de choses, il me semblait que là, c'était trop excessif.

Dans l'amendement n° 8 rectifié, il y a une prise en compte des revendications des taxis mais également du rôle des VTC, donc un juste équilibre, dans le respect des principes énoncés qui me semblent tout à fait importants.

Je suis tout à fait partisane de cet amendement et je souscris aux propos du rapporteur. L'avis de sagesse de Mme la secrétaire d'État nous permet, à mon sens, de le voter très majoritairement, surtout si j'en crois les interventions qui ont eu lieu sur diverses travées.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean Desessard, pour explication de vote.

M. Jean Desessard. Avec cet amendement, M. le rapporteur revient vers sa base (*Sourires.*) puisqu'il ne perd pas de vue la logique qui motivait son refus.

Comme je l'ai exprimé lors de la discussion générale, nous voterons ce texte d'équilibre. Cela étant, la cause principale de la concurrence déloyale tient au fait que certains effectuent un travail après avoir déboursé 100 euros d'inscription, tandis

que d'autres ont investi 200 000 ou 300 000 euros qu'ils doivent rembourser. De fait, la concurrence sera toujours déloyale tant qu'on ne règlera pas le problème de la licence.

Je sais que l'on ne pourra pas céder les nouvelles licences, mais ceux qui sont déjà en possession d'une licence auront toujours l'impression, lorsque quelqu'un viendra proposer ses services après avoir acquitté un droit d'inscription très faible, qu'il y a concurrence déloyale, dans la mesure où les coûts à supporter ne sont pas les mêmes.

Il paraît tout de même un peu bizarre d'imposer à des gens qui travaillent, qui ont effectué une course à Roissy, de retourner à leur base ou de trouver un lieu qui n'est pas sur la chaussée et qui soit un garage ou un parking. Mais, comme le disait notre collègue du groupe RDSE, comment le contrôler ?

S'il s'agit de prévenir la maraude, c'est inutile puisque vous avez précisé que celle-ci était déjà interdite. Donc, qu'est-ce que cette interdiction amène de plus ? Peut-être est-ce un message, mais, en tout état de cause, cela va devenir, comme vous l'avez souligné, monsieur le rapporteur, très difficile à évaluer.

C'est une loi d'équilibre, mais j'ai bien peur que cet équilibre ne dure que le temps d'une proposition de loi. Le problème central qui est posé est celui de la concurrence déloyale du fait que l'investissement de départ n'est pas le même pour un travail qui présente effectivement des similitudes. Tant que ce problème ne sera pas réglé, tant que des personnes auront 300 000 euros à rembourser et que d'autres n'auront à régler qu'une simple inscription de 100 euros, il y aura toujours une concurrence déloyale dans beaucoup d'endroits et il y aura du mécontentement et de la frustration des deux côtés.

C'est une loi d'équilibre, nous allons la voter. L'amendement n° 8 rectifié allant dans le bon sens, nous le voterons également, mais avec l'inquiétude que cela ne résolve pas la totalité du problème.

Mme la présidente. La parole est à M. Charles Revet, pour explication de vote.

M. Charles Revet. Lors de la réunion de la commission, nous avons beaucoup débattu de cet alinéa 33. Notre groupe a lui aussi déposé un amendement visant à sa suppression et qui, peut-être, tombera si l'amendement n° 8 rectifié est adopté. Il nous est apparu – et je remercie le rapporteur d'avoir demandé la priorité – que cet amendement, même s'il ne couvrirait pas tout, apportait, comme il l'a dit, une souplesse indispensable. C'est pourquoi nous le voterons.

Mme la présidente. La parole est à M. Vincent Capo-Canellas, pour explication de vote.

M. Vincent Capo-Canellas. J'ai entendu les paroles de sagesse qu'a exprimées notre rapporteur et le pragmatisme qu'elles dénotent. Je ne peux que me féliciter de sa clairvoyance et saluer sa liberté, qui est celle d'un rapporteur qui s'efforce d'améliorer le texte et de veiller à la construction du débat parlementaire.

Je remercie également Mme la secrétaire d'État qui a évoqué la « sagesse », mot qui a du poids, particulièrement devant la Haute Assemblée. Je remercie chacun des intervenants des différents groupes qui, dans leur diversité, ont salué la recherche d'une solution d'équilibre. Je ne doute pas que, si le Sénat se prononce largement en faveur de cet amendement, cela donnera une force au texte, dont l'équilibre se trouvera amélioré.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 8 rectifié.

(L'amendement est adopté.)

M. Charles Revet. Belle unanimité !

Mme la présidente. En conséquence, les amendements n° 7 rectifié, 12 rectifié *bis* et 17 n'ont plus d'objet.

Par ailleurs je constate que cet amendement a été adopté à l'unanimité des présents.

Je mets aux voix l'article 7, modifié.

(L'article 7 est adopté.)

Article 8 **(Non modifié)**

- ① Le livre I^{er} de la troisième partie du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° L'article L. 3112-1 est ainsi rétabli :
- ③ « *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.
- ④ « Toutefois le même article L. 3120-3 n'est pas applicable aux services organisés par une autorité organisatrice de transport. » ;
- ⑤ 2° La section 3 du chapitre IV du titre I^{er} est complétée par un article L. 3114-4 ainsi rédigé :
- ⑥ « *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.
- ⑦ « II. – Les personnes physiques reconnues coupables de l'infraction mentionnée au I du présent article encourrent également les peines complémentaires suivantes :
- ⑧ « 1° La suspension, pour une durée maximale de cinq ans, du permis de conduire ;
- ⑨ « 2° L'immobilisation, pour une durée maximale d'un an, du véhicule qui a servi à commettre l'infraction ;
- ⑩ « 3° La confiscation du véhicule qui a servi à commettre l'infraction.
- ⑪ « 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 encourrent, 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. » ;
- ⑫ 3° Au début du titre II, il est ajouté un chapitre préliminaire ainsi rédigé :
- ⑬ « *Chapitre préliminaire*
- ⑭ « *Dispositions générales*
- ⑮ « *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.

- 16 « *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.
- 17 « 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 :
- 18 « 1° Prendre en charge un client sur la voie ouverte à la circulation publique, sauf s'il justifie d'une réservation préalable ;
- 19 « 2° S'arrêter, stationner ou circuler sur la voie ouverte à la circulation publique en quête de clients ;
- 20 « 3° S'arrêter ou stationner sur la voie ouverte à la circulation publique, à l'abord 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.
- 21 « III. – Sont interdits aux personnes réalisant des prestations mentionnées à l'article L. 3120-1 et aux intermédiaires auxquels elles ont recours :
- 22 « 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 autorisation de stationnement mentionnée à l'article L. 3121-1 ;
- 23 « 2° Le démarchage d'un client en vue de sa prise en charge dans les conditions mentionnées au 1° du II du présent article ;
- 24 « 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°.
- 25 « *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.
- 26 « 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.
- 27 « *Art. L. 3120-4.* – Les personnes qui fournissent des prestations mentionnées à l'article L. 3120-1 et celles qui les mettent en relation avec des clients, directement ou indirectement, doivent pouvoir justifier à tout moment de l'existence d'un contrat d'assurance couvrant leur responsabilité civile professionnelle.
- 28 « *Art. L. 3120-5.* – Les prestations de transport mentionnées à l'article L. 3120-1 peuvent être effectuées avec des véhicules électriques ou hybrides, par dérogation aux caractéristiques techniques imposées par règlementaire en application du présent titre. » ;
- 29 4° L'article L. 3121-11 est ainsi rédigé :
- 30 « *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 voie ouverte à la circulation publique sous réserve de justification d'une réservation préalable. » ;
- 31 5° L'article L. 3123-2 est abrogé ;
- 32 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 ».

Mme la présidente. Je suis saisie de trois amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

Les deux premiers sont identiques.

L'amendement n° 11 rectifié est présenté par MM. Capocanellas, Pozzo di Borgo et Détraigne, Mme Jouanno et MM. Namy et Roche.

L'amendement n° 19 rectifié est présenté par MM. Revet, Charon et les membres du groupe Union pour un Mouvement Populaire.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Alinéa 20

1° Supprimer les mots :

S'arrêter ou

2° Compléter cet alinéa par les mots :

sauf s'il justifie d'une réservation préalable ou d'un contrat avec le client final

La parole est à M. Vincent Capocanellas, pour présenter l'amendement n° 11 rectifié.

M. Vincent Capocanellas. C'est un amendement de conséquence de l'amendement n° 7 rectifié. Nous avons adopté l'amendement n° 8 rectifié à l'article 7 : il s'agit de voir comment cette disposition s'intègre dans la suite de la rédaction du texte.

En effet, l'article 8 interdit le stationnement des VTC aux abords des gares et des aéroports au-delà d'une certaine durée. Cet amendement prévoit de supprimer cette interdiction et donc cette durée pour les VTC qui justifient d'une réservation préalable. C'est exactement la même chose que précédemment mais, cette fois, le dispositif s'applique aux gares et aux aéroports.

Vous le savez, la réservation est le mode de travail des VTC, à l'inverse des taxis, pour qui c'est la maraude. Il vous est proposé de ne pas interdire aux VTC d'approcher une gare ou un aéroport ou d'y rester entre deux courses s'il justifie d'une réservation préalable.

C'est exactement le même dispositif et la même argumentation qu'à l'article 7. On peut ajouter aux arguments qui ont déjà été développés la question des retards éventuels lorsqu'un client voit son vol ou son train décalé.

Mme la présidente. La parole est à M. Charles Revet, pour présenter l'amendement n° 19 rectifié.

M. Charles Revet. L'amendement n° 19 rectifié complète l'amendement n° 8 rectifié que nous venons de voter à l'unanimité.

Mme la présidente. L'amendement n° 20, présenté par MM. Revet, Charon et les membres du groupe Union pour un Mouvement Populaire, est ainsi libellé :

Alinéa 20

Compléter cet alinéa par les mots :

, sauf s'il justifie d'une réservation préalable

La parole est à M. Charles Revet.

M. Charles Revet. L'amendement n° 20 va dans le même sens que les amendements identiques n° 11 rectifié et 19 rectifié, mais il n'aura plus d'objet si ces deux amendements sont adoptés.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur ces trois amendements ?

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. Les amendements identiques n° 11 rectifié et 19 rectifié étant dans le même esprit que l'amendement n° 8 rectifié, la commission émet un avis favorable. Leur adoption rendra bien sûr l'amendement n° 20 sans objet.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Carole Delga, secrétaire d'État. Monsieur le rapporteur, vous indiquez que les deux amendements identiques sont dans le même esprit que l'amendement n° 8 rectifié : je n'ai pas exactement la même analyse que vous. En effet, les gares et les aéroports ne méritent pas un éclairage particulier, notre volonté est que les taxis y aient une priorité forte en matière de stationnement.

Le Gouvernement émet donc un avis défavorable sur les amendements identiques n° 11 rectifié et 19 rectifié, ainsi que sur l'amendement n° 20.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean Desessard, pour explication de vote sur les amendements n° 11 rectifié et 19 rectifié.

M. Jean Desessard. Je ne comprends plus... J'aimerais pourtant faire plaisir aux auteurs de ces amendements, étant ce soir dans de bonnes dispositions. *(Sourires.)*

L'amendement adopté par nos collègues députés prévoit que les VTC pourront soit revenir à leur base soit stationner dans un parking, ce qui est très facile dans les gares et les aéroports. Cela semble signifier qu'on les autorise à stationner comme s'ils attendaient le client, mais au parking, cette précision étant précisément destinée à éviter que les VTC ne fassent directement concurrence aux taxis, en double file, par exemple. C'est du moins ainsi que j'ai compris cet amendement.

Or, c'est précisément dans les gares et les aéroports que s'organise la maraude ! Les véhicules s'y garent à proximité des clients potentiels, guettent ceux d'entre eux qui semblent intéressés, dont ils se rapprochent avec, sous leur pare-brise, par exemple, une affichette avec la mention « Paris ». Ce sont ces pratiques que redoutent les chauffeurs de taxi !

J'entends bien qu'il n'est pas satisfaisant de demander aux VTC de retourner systématiquement à leur base. Mais, dans les gares et les aéroports, on ne peut pas dire qu'il y ait de difficultés de stationnement : le chauffeur dépose son premier client ; il se gare au parking ; il attend ; on l'appelle ; le nouveau client arrive, le VTC se déplace.

L'amendement de nos collègues paraît de bon sens : dans les gares et les aéroports, le VTC peut évidemment trouver une place de parking pour attendre le nouveau contrat, personne ne dira le contraire.

Cela dit, entre les deux solutions, je n'ai pas de position arrêtée et je m'interroge encore. En la matière, l'équilibre est subtil et nous renvoie à une application qui, subtile, ne le sera pas moins...

Mme la présidente. La parole est à M. Yves Pozzo di Borgo, pour explication de vote.

M. Yves Pozzo di Borgo. Je m'en tiendrai à l'exemple de Paris : la gare du Nord ? Une pagaille pas possible ! La gare de Lyon ? Une pagaille pas possible ! L'aéroport de Roissy ? Une pagaille pas possible ! L'aéroport d'Orly ? Une pagaille pas possible ! Bref, quatre points de friction dont chacun peut faire l'expérience tous les jours.

Allez donc à la gare de Lyon : vous y verrez un accueil taxi, une zone où les taxis réservés peuvent stationner pendant une heure, une autre pour les VTC et les motos avec réservation, des voitures de location Hertz, des voitures de grande remise et une dizaine de motos sans réservation... C'est indescriptible ! Je tiens d'ailleurs à votre disposition une photo que j'ai prise moi-même sur place.

J'ai alerté la préfecture de police et recommandé que l'on poste des plantons en permanence plutôt que d'envoyer des agents ponctuellement : on n'aura pas de mal à en trouver parmi tous les agents de surveillance que la Ville de Paris rémunère !

J'en reviens à l'amendement que nous avons déposé Vincent Capo-Canellas et moi-même.

Dans la rédaction actuelle du texte, un VTC, à Roissy ou à la gare du Nord, peut se garer dans un parking, soit ! Mais à quel prix ? J'en prends à témoin M. Caffet, qui est également élu de Paris : il sait aussi bien que moi ce que coûtent les parkings ! *(M. Jean Desessard le confirme.)* D'ailleurs, quand il était adjoint au maire de Paris, notre collègue avait voté en faveur d'un coût de stationnement élevé...

M. Jean-Pierre Caffet. Il a encore augmenté depuis !

M. Yves Pozzo di Borgo. C'est dire ! *(Sourires.)*

Je prie mes collègues qui ne sont pas parisiens de m'excuser pour ces considérations, mais elles nous ramènent au même exemple.

Dans la rédaction actuelle du texte, le taxi qui dépose son client à Roissy doit revenir à sa base. Je ne sais pas si vous imaginez les kilomètres que cela représente, et les conséquences en termes de pollution ! C'est complètement fou !

M. Pierre Charon. C'est ridicule !

M. Charles Revet. Tout à fait ridicule !

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. Eh oui !

M. Yves Pozzo di Borgo. D'ailleurs, selon la préfecture de police, il y a toujours eu un équilibre entre les taxis et ce que l'on appelle les « voitures de grande remise ». Il faut dire que la stratégie de la préfecture de police est intelligente : elle cautionne, elle laisse faire, ce qui, en pratique, revient au même que notre amendement. C'est la logique des choses.

Si cet amendement est voté, les VTC pourront rester une heure dans la zone. Cette solution est toute simple. Elle est de bon sens, en sachant qu'à Paris – j'ignore comment cela se passe ailleurs – la situation concerne essentiellement les quatre points de friction que j'ai évoqués.

Mme la présidente. La parole est à M. Vincent Capo-Canellas, pour explication de vote.

M. Vincent Capo-Canellas. Je serai bref, mon collègue Yves Pozzo di Borgo ayant été très clair.

Si cet amendement est voté, il évitera au VTC qui conduit un client à l'aéroport et a une réservation préalable pour une autre course de retourner à sa base, de devoir sortir de l'aéroport pour y revenir. C'est le bon sens !

M. Charles Revet. Absolument !

M. Pierre Charon. Tout à fait !

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur.

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. Je vais tenter d'éclaircir le débat...

Le taxi a le monopole de la maraude devant la gare, mais l'adoption de cet amendement autoriserait le VTC qui dépose un client à la gare à stationner devant celle-ci, à la condition qu'il ait une réservation préalable ou un « contrat avec le client final » pour les grandes remises, madame la secrétaire d'État.

Finalement, cet amendement est très simple, et son dispositif serait plus pratique pour les VTC. (*Mme Anne-Marie Escoffier et M. Jacques Mézard opinent.*)

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n° 11 rectifié et 19 rectifié.

(*Les amendements sont adoptés.*)

Mme la présidente. En conséquence, l'amendement n° 20 n'a plus d'objet.

Je suis saisie de cinq amendements faisant l'objet d'une discussion commune.

L'amendement n° 2 rectifié, présenté par MM. Capo-Canellas, Détraigne, Roche et Namy et Mme Jouanno, est ainsi libellé :

Alinéa 22

Supprimer cet alinéa.

La parole est à M. Vincent Capo-Canellas.

M. Vincent Capo-Canellas. Nous abordons là un autre sujet compliqué, mais un point important du texte, ce que l'on a appelé improprement la « géolocalisation ».

Je dis « improprement », car la rédaction actuelle de l'alinéa 22 est beaucoup plus ambiguë, et donc source d'insécurité juridique, tant dans ses objectifs que dans l'application qui devra en être faite par les chauffeurs de VTC.

Le présent amendement reprend notre position globale, que j'avais défendue lors de la discussion générale : la suppression de l'interdiction de la géolocalisation pour les

VTC. En effet, cette technologie est à la base même de leur développement, elle fait leur spécificité et est passée dans l'usage commun pour les clients.

Il serait assez compliqué d'expliquer à une profession qu'on va lui interdire le bénéfice d'une innovation qu'elle a elle-même contribué à introduire sur le marché ! Cumulée au retour à la base, cette interdiction risquerait de beaucoup gêner les VTC.

Puisque nous venons de trouver une solution pour le retour à la base, essayons maintenant d'en trouver une pour la géolocalisation ! Plusieurs options sont envisageables. Nous vous proposons d'abord, au travers du présent amendement, de supprimer cet alinéa – nous envisagerons ensuite des solutions de compromis.

En toute hypothèse, il nous semble qu'adopter cet alinéa serait adresser un bien curieux signal, au moment où le Gouvernement affirme vouloir développer l'innovation et le numérique dans notre pays.

Mme la présidente. L'amendement n° 5 rectifié, présenté par MM. Capo-Canellas, Pozzo di Borgo, Détraigne, Roche et Namy et Mme Jouanno, est ainsi libellé :

Alinéa 22

Remplacer les mots :

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

par les mots :

de permettre au client de sélectionner un véhicule mentionné au I, avant la réservation mentionnée au 1° du II du présent article, quel que soit le moyen utilisé, quand ce véhicule

La parole est à M. Vincent Capo-Canellas.

M. Vincent Capo-Canellas. Il s'agit d'un amendement de repli. L'expérience que nous avons des débats parlementaires montre que les propositions de repli doivent toujours être considérées : elles permettent parfois de trouver des solutions !

L'amendement n° 5 rectifié vise à maintenir l'impossibilité pour un client de contacter directement et électroniquement un véhicule, tout en lui permettant de contacter ce véhicule en passant par un intermédiaire qui a développé et investi dans une technologie pour attirer les clients.

Il s'agit de revaloriser le rôle d'intermédiation commerciale des entreprises, garantes de l'absence de relation directe entre le chauffeur et le client, laquelle est constitutive de la « maraude », apanage des taxis.

Autrement dit, il s'agit de conserver la géolocalisation, tout en supprimant la maraude électronique.

Mme la présidente. L'amendement n° 3 rectifié, présenté par MM. Capo-Canellas, Pozzo di Borgo, Détraigne, Roche et Namy et Mme Jouanno, est ainsi libellé :

Alinéa 22

Remplacer les mots :

quel que soit le moyen utilisé

par les mots :

par voie électronique

La parole est à M. Vincent Capo-Canellas.

M. Vincent Capo-Canellas. J'ai dit de la rédaction actuelle de l'alinéa 22 qu'elle nous semblait trop floue, et c'est particulièrement vrai s'agissant du moyen d'information utilisé par le client. En effet, le texte, en l'état, interdit, par exemple, de donner par téléphone des informations sur la localisation et la disponibilité. Ce n'est pas l'esprit de la mesure, et cela pénaliserait certaines entreprises de VTC, qui organisent des réservations par téléphone.

L'amendement vise donc à lever l'insécurité juridique liée à cette rédaction, en limitant l'interdiction aux moyens numériques. Permettre d'utiliser le téléphone nous semble la moindre des choses !

Mme la présidente. Les deux amendements suivants sont identiques.

L'amendement n° 4 rectifié est présenté par MM. Capo-Canellas, Pozzo di Borgo, Détraigne, Roche et Namy et Mme Jouanno.

L'amendement n° 21 est présenté par MM. Revet, Charon et les membres du groupe Union pour un Mouvement Populaire.

Ces deux amendements sont ainsi libellés :

Alinéa 22

Supprimer les mots :

immédiate ou prochaine,

La parole est à M. Vincent Capo-Canellas, pour présenter l'amendement n° 4 rectifié.

M. Vincent Capo-Canellas. Cet amendement vise à améliorer la rédaction de l'alinéa 22, en supprimant la notion de disponibilité « immédiate ou prochaine », qui n'a pas de sens précis et crée une incertitude sur le véritable délai définissant la proximité de la disponibilité.

La seule information totalement fiable qui peut être fournie au consommateur est la disponibilité immédiate ou non. Le reste ne nous paraît pas valable.

Mme la présidente. La parole est à M. Charles Revet, pour présenter l'amendement n° 21.

M. Charles Revet. Cet amendement est identique à celui que vient de défendre M. Vincent Capo-Canellas.

Il tend à préciser l'intention du législateur.

Il s'agit d'interdire à un véhicule dont le propriétaire ou l'exploitant n'est pas titulaire de l'autorisation de stationnement mentionnée à l'article L. 3121-1 du code des transports, d'être hélé par un client, sous une forme quelconque, en particulier par voie électronique – le client clique sur une icône en forme de véhicule apparaissant sur une carte affichée à l'écran de l'appareil au moyen duquel il effectue une commande.

A contrario, il ne s'agit pas d'interdire à une plateforme de réservation de fournir à son client une simple information, mais une information essentielle pour organiser ses déplacements, à savoir la disponibilité ou non de véhicules proches de son lieu de départ, étant entendu que c'est ensuite la plateforme elle-même, et non le client, qui sélectionne le véhicule qu'elle propose.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. L'amendement n° 2 rectifié tend à supprimer l'interdiction de maraude électronique prévue par l'article 8. Or cette interdiction constitue l'un des principaux apports du texte et l'un des points « durs » dans l'équilibre fragile trouvé par le rapporteur de l'Assemblée nationale et l'ensemble des députés.

La maraude électronique est définie comme le fait d'informer un client, avant réservation et quel que soit le moyen utilisé, à la fois de la localisation et de la disponibilité d'un véhicule qui se trouve sur la voie publique et ne dispose pas d'une licence de taxi. Il n'est donc pas juste de dire que le texte interdit la géolocalisation : ce qui est interdit, c'est le fait de faire figurer l'emplacement des voitures et de les indiquer comme disponibles en donnant la possibilité au client de heler électroniquement la voiture de son choix.

Dès lors, cet amendement met en cause l'une des composantes majeures de l'équilibre trouvé sur ce texte.

De nombreuses applications de smartphones jouent aujourd'hui sur l'ambiguïté de la réglementation sur ce point. À cet égard, le dispositif du texte me semble équilibré : il maintient la possibilité, pour les VTC, d'utiliser, sous certaines conditions, les applications qui ont fait leur succès – certaines ont été citées ce soir – et dont on peut les féliciter d'user si efficacement, sans oublier toutefois qu'il y a des règles dont on ne peut s'affranchir. Voilà pourquoi la proposition de loi garantit aussi le respect du monopole des taxis sur la maraude.

La commission a donc émis un avis défavorable sur cet amendement.

L'amendement n° 5 rectifié, que M. Vincent Capo-Canellas a présenté comme un amendement de repli, est, en réalité, aussi lourd de conséquences, et aussi compliqué.

En effet, il tend à réécrire l'alinéa relatif à l'interdiction de la maraude en en supprimant les éléments les plus importants. L'interdiction ne porterait plus désormais que sur le fait, pour un client, de contacter directement une voiture sans passer par un intermédiaire. Non seulement ce n'est pas la définition de la maraude électronique, mais on atténue en plus grandement la portée de l'alinéa. Le texte se trouve ainsi largement vidé de sa substance.

L'avis de la commission est défavorable.

L'amendement n° 3 rectifié tend à remplacer les mots « quel que soit le moyen utilisé » par la simple mention « par voie électronique ». Or la maraude illicite peut prendre de nombreuses formes. Cette rédaction est donc trop restrictive.

La commission a également émis un avis défavorable.

J'en viens aux amendements identiques n° 4 rectifié et 21, qui tendent à supprimer la mention « immédiate ou prochaine » figurant à l'alinéa 22 de l'article 8.

Je rappelle que cet alinéa prévoit l'interdiction de la maraude illicite qui s'appuie sur l'indication au client à la fois de la localisation et de la disponibilité « immédiate ou prochaine » d'un véhicule.

Les auteurs des amendements relèvent que la notion de « disponibilité prochaine » n'est pas suffisamment bornée juridiquement. La notion est effectivement floue et la commission a donc émis un avis favorable sur ces deux amendements identiques.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Carole Delga, secrétaire d'État. Le Gouvernement émet un avis défavorable sur l'ensemble de ces amendements en discussion commune. En effet, l'autorisation de stationnement sur le domaine public accordée aux taxis est un monopole fondateur de l'organisation de leurs missions. Le Gouvernement souhaite que ce principe soit respecté.

Mme la présidente. La parole est à M. Vincent Capo-Canellas, pour explication de vote sur l'amendement n° 2 rectifié.

M. Vincent Capo-Canellas. Je remercie M. le rapporteur d'avoir émis un avis favorable sur l'amendement n° 4 rectifié. C'est un progrès et j'aurais tendance à l'inviter à progresser encore davantage dans la rédaction de cette disposition, qui revêt une importance majeure.

Je comprends que l'amendement n° 2 rectifié, qui tend à la suppression de l'alinéa 22, lui paraisse trop radical. Dont acte, je vais le retirer.

Je regrette, en revanche, que l'amendement de repli n° 5 rectifié n'ait pas plus retenu l'attention de M. le rapporteur et du Gouvernement. La rédaction que nous proposons permettrait d'éviter la maraude électronique, sans pour autant déstabiliser totalement le secteur.

En tout état de cause, la rédaction actuelle de l'alinéa 22 ne convient pas et seule l'adoption de l'amendement n° 3 rectifié permettrait de résoudre le problème. En effet, il nous paraît choquant d'interdire l'information « par tout moyen » sur la localisation et la disponibilité des véhicules : cela revient à interdire la transmission des informations sur la localisation et la disponibilité des VTC y compris par téléphone... Un client ne pourrait donc même plus appeler la centrale de réservation pour savoir si un VTC est disponible à proximité !

Je m'étonne que l'on puisse discuter sereinement d'un texte sans s'interroger sur sa rédaction. Nous proposons donc de substituer à l'expression, trop vague, « par tout moyen » l'expression « par voie électronique », puisque c'est bien la maraude électronique qu'il s'agit ici d'interdire.

Cela étant, je retire l'amendement n° 2 rectifié, madame la présidente.

Mme la présidente. L'amendement n° 2 rectifié est retiré.

La parole est à M. Yves Pozzo di Borgo, pour explication de vote sur l'amendement n° 5 rectifié.

M. Yves Pozzo di Borgo. J'avais une légère divergence avec mon collègue Vincent Capo-Canellas sur l'amendement n° 2 rectifié.

La maraude électronique, nous savons ce que c'est : le client consulte son iPhone pour repérer des VTC disponibles alentour. Or je considère que l'interdiction de la maraude électronique est importante - je sais, indirectement, d'où vient cette proposition de suppression.

L'évolution de la technique fera que cette interdiction ne tiendra pas très longtemps, mais elle contribue aujourd'hui à l'équilibre de ce texte. C'est la raison pour laquelle je n'ai pas signé l'amendement de suppression de l'alinéa 22.

En revanche, monsieur le rapporteur, je rejoins mon collègue sur l'amendement de repli n° 5 rectifié, car il permet de répondre aux critiques portant sur l'alinéa 22. Je regrette que le Gouvernement et la commission ne l'acceptent pas. En réfléchissant bien, cet amendement ne touche pas à l'essentiel, c'est-à-dire à l'interdiction de la géolocalisa-

tion partielle. Je déplore que vous ayez adopté cette position – peut-être résulte-t-elle d'une incompréhension entre vous-même et Vincent Capo-Canellas.

Notre groupe s'est montré assez ouvert et aurait émis un vote positif sur l'ensemble du texte, si cet amendement avait été accepté. À titre personnel, je voterai cette proposition de loi, parce qu'elle est importante pour les taxis, mais je ne suis pas sûr que mon groupe me suive, son amendement de repli risquant d'être rejeté.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur.

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. Je tiens à rappeler que nous nous sommes aussi montrés ouverts, car nous avons fait ce qu'il fallait pour que le Sénat imprime sa marque sur ce texte.

En matière de maraude électronique, le débat pourra se poursuivre. Ce dispositif va entrer en application et nous verrons comment il fonctionne. Je pense qu'il ne faut pas toucher actuellement à cette partie du texte, parce que l'équilibre trouvé est trop fragile. En outre, les termes mêmes de l'amendement n° 5 rectifié ne sont pas conformes à l'idée que nous nous faisons de la maraude en tant que monopole des taxis.

N'y voyez pas l'expression d'une mauvaise volonté de notre part. Au contraire, nous affichons une vision positive du texte qui nous est soumis.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 5 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 3 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix les amendements identiques n° 4 rectifié et 21.

(Les amendements sont adoptés.)

Mme la présidente. L'amendement n° 23, présenté par le Gouvernement, est ainsi libellé :

Alinéa 32

Supprimer cet alinéa.

La parole est à Mme la secrétaire d'État.

Mme Carole Delga, secrétaire d'État. Il s'agit d'un amendement de clarification rédactionnelle, madame la présidente.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. Avis favorable.

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n° 23.

(L'amendement est adopté.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'article 8, modifié.

(L'article 8 est adopté.)

Article 9 (Non modifié)

- ① La section 2 du chapitre IV du titre II du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports est ainsi rédigée :
- ② « Section 2
- ③ « **Dispositions relatives aux voitures de transport avec chauffeur**

- ④ « *Sous-section 1*
- ⑤ « **Sanctions administratives**
- ⑥ « *Art. L. 3124-6 à L. 3124-8 –(Supprimés)*
- ⑦ « *Art. L. 3124-8-1.* – 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.
- ⑧ « *Sous-section 2*
- ⑨ « **Sanctions pénales**
- ⑩ « *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.
- ⑪ « II. – Les personnes physiques reconnues coupables de l'infraction prévue au I encourent également les peines complémentaires suivantes :
- ⑫ « 1° La suspension, pour une durée maximale de cinq ans, du permis de conduire ;
- ⑬ « 2° L'immobilisation, pour une durée maximale d'un an, du véhicule qui a servi à commettre l'infraction ;
- ⑭ « 3° La confiscation du véhicule qui a servi à commettre l'infraction.
- ⑮ « 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. » – (*Adopté.*)

Article 10
(*Non modifié*)

- ① I. – Le I de l'article L. 3124-4 du code des transports est ainsi rédigé :
- ② « 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. »
- ③ II. – Les articles L. 3124-9 et L. 3124-10 du code des transports sont abrogés.
- ④ III. – Le chapitre IV du titre II du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports est complété par une section 4 ainsi rédigée :
- ⑤ « *Section 4*
- ⑥ « **Dispositions communes**
- ⑦ « *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.
- ⑧ « II. – Les personnes physiques reconnues coupables de l'infraction prévue au I du présent article encourent également les peines complémentaires suivantes :
- ⑨ « 1° La suspension, pour une durée maximale de cinq ans, du permis de conduire ;
- ⑩ « 2° L'immobilisation, pour une durée maximale d'un an, du véhicule qui a servi à commettre l'infraction ;
- ⑪ « 3° La confiscation du véhicule qui a servi à commettre l'infraction.

- ⑫ « 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.
- ⑬ « *Art. L. 3124-13.* – Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 300 000 € d'amende le fait d'organiser un système de mise en relation de clients avec des personnes qui se livrent aux activités mentionnées à l'article 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.
- ⑭ « Les personnes morales déclarées responsables pénalement du délit prévu au présent article encourent, outre l'amende suivant les modalités prévues à l'article 131-38 du code pénal, les peines prévues aux 2° à 9° de l'article 131-39 du même code. L'interdiction mentionnée au 2° du même article 131-39 porte sur l'activité dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise. Les peines prévues aux 2° à 7° dudit article ne peuvent être prononcées que pour une durée maximale de cinq ans. » – (*Adopté.*)

Article 11
(*Non modifié*)

- ① Après le 8° du III de l'article L. 141-1 du code de la consommation, il est inséré un 8° *bis* ainsi rédigé :
- ② « 8° *bis* Des articles L. 3121-11-2 et L. 3122-6 du code des transports ; ». – (*Adopté.*)

Article 11 bis
(*Non modifié*)

- ① L'article L. 3123-1 du code des transports est ainsi modifié :
- ② 1° À la fin, les mots : « réglementaire, de chauffeurs qualifiés et de véhicules adaptés. » sont remplacés par le mot : « réglementaire : » ;
- ③ 2° Sont ajoutés des 1° à 4° ainsi rédigés :
- ④ « 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 ;
- ⑤ « 2° D'un ou plusieurs véhicules adaptés répondant à des conditions techniques et de confort et sur lesquels doit être apposée une signalétique visible ;
- ⑥ « 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 ;

- ⑦ « 4° D'un contrat d'assurance couvrant leur responsabilité civile en matière de véhicule et de transport de personnes. » – *(Adopté.)*

Article 11 ter
(Non modifié)

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 ». – *(Adopté.)*

Article 12
(Non modifié)

- ① 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.
- ② II – Les 1° à 2° *bis*, le 3°, en tant qu'il concerne le second alinéa de l'article L. 231-2 du code du tourisme, et le 4° de l'article 6 de la présente loi entrent en vigueur à la date mentionnée au I du présent article.
- ③ 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 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.
- ④ 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.
- ⑤ V. – L'article L. 3121-11-2 du code des transports est applicable aux contrats conclus avant la publication de la présente loi.
- ⑥ VI. – 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° 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.
- ⑦ VII. – L'article L. 3124-13 du code des transports n'est pas applicable aux personnes qui organisent un système de mise en relation des clients avec des exploitants de voitures de petite remise, disposant d'une autorisation, régulièrement exploitées à la date de publication de la présente loi.
- ⑧ VIII. – L'article 3 de la présente loi entre en vigueur au 1^{er} janvier 2017. – *(Adopté.)*

Article 12 bis
(Non modifié)

Le 26° de l'article 9 de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 précitée est abrogé. – *(Adopté.)*

Article 13
(Suppression maintenue)

Vote sur l'ensemble

Mme la présidente. Avant de mettre aux voix l'ensemble de la proposition de loi, je donne la parole à M. Charles Revet, pour explication de vote.

M. Charles Revet. Madame la présidente, madame la secrétaire d'État, mes chers collègues, notre intention première était plutôt de voter contre cette proposition de loi. Cependant, comme l'a souligné M. le rapporteur, un travail important a été réalisé au sein de la commission et, ce soir encore, en séance publique. Nous regrettons malgré tout que certains amendements qui nous paraissaient importants n'aient pas été adoptés.

En conséquence, le groupe UMP s'abstiendra.

Mme la présidente. La parole est à M. Michel Teston.

M. Michel Teston. Lors de la discussion générale, j'ai expliqué les raisons pour lesquelles le groupe socialiste considère que le texte voté par l'Assemblée nationale est équilibré.

Au cours de nos débats, un certain nombre d'amendements ont été adoptés, sans remettre en cause l'équilibre général du texte.

Le groupe socialiste votera donc cette proposition de loi.

Mme la présidente. La parole est à M. Vincent Capo-Canellas.

M. Vincent Capo-Canellas. Nous avons signalé, lors de la discussion générale, que le texte devait évoluer sur deux points majeurs.

Une évolution notable a été réalisée sur le premier point, à savoir le retour à la base arrière. Je remercie donc M. le rapporteur pour son avis favorable, le Gouvernement pour son avis de sagesse et nos collègues pour leur vote. Le Sénat s'inscrit, comme toujours, dans une logique constructive d'amélioration des textes, ce que je tiens à saluer.

En revanche, nous n'avons pas pu avancer sur le second point, à savoir la géolocalisation. Je le regrette, même si M. le rapporteur a indiqué que le débat pourrait se poursuivre.

En conclusion, le groupe de l'UDI-UC s'abstiendra sur cette proposition de loi, sauf Yves Pozzo di Borgo, à qui je laisse le soin d'indiquer sa position personnelle.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean Desessard.

M. Jean Desessard. Lors de la discussion générale, j'avais annoncé que les sénatrices et les sénateurs écologistes voteraient cette proposition de loi. Je confirme que nous maintenons notre vote positif.

Ce texte consacre l'équilibre qui a été trouvé pour pacifier les relations très difficiles entre les taxis et les véhicules de tourisme avec chauffeur et il ouvre des pistes de réflexion intéressantes. Il n'en est pas moins vrai que la situation des locataires-gérants reste à étudier.

Car quelle est la cause de toutes ces difficultés ? Certains chauffeurs de taxi doivent rembourser le prix d'une licence achetée 200 000 euros ou 300 000 euros, auquel s'ajoutent les intérêts des emprunts. Comment pourraient-ils admettre la concurrence de personnes qui, elles, n'ont acquitté qu'un droit d'entrée de 100 euros ?

Le texte que nous voterons ce soir contribuera, je l'espère, à résoudre un problème, mais la disproportion demeure. Il faudra donc faire preuve de vigilance et vérifier si cette

intolérable concurrence déloyale disparaît ou s'il faut légiférer de nouveau pour éviter les abus, en abordant vraiment le problème des licences, qui est, à mon avis, la source de toutes les difficultés.

Mme la présidente. La parole est à M. Yves Pozzo di Borgo.

M. Yves Pozzo di Borgo. Bien que n'étant pas membre de la commission saisie du dossier, je tiens à saluer le travail réalisé sur ce texte, que, pour ma part, j'ai eu l'occasion d'examiner avec mon collègue Vincent Capo-Canellas.

Je suis élu de Paris. Pour moi, les taxis, c'est comme la tour Eiffel! (*Sourires.*) C'est l'épisode des taxis de la Marne! Ils sont là! Ils font partie de la vie! C'est pourquoi j'en suis un ardent et combatif défenseur.

Le groupe UDI-UC – nous avons eu de longues discussions au sein du groupe sur ces sujets – était attaché au vote de deux amendements.

Le premier, portant sur l'alinéa 33 de l'article 7 de la proposition de loi, a été adopté. J'en remercie M. le rapporteur.

Le second avait trait à la géolocalisation. J'étais beaucoup moins combatif pour défendre cette mesure. Sans doute le dispositif sera-t-il appliqué un peu rigoureusement au départ, mais on sait très bien qu'il ne tiendra pas, compte tenu de l'évolution technique prévisible. J'ai consulté la préfecture de police : on espère que cela va fonctionner, tout en sachant le système très fragile.

En conséquence, conformément à la position qu'il a choisi d'adopter, mon groupe s'abstiendra. Quant à moi, comme j'ai déjà en l'occasion de vous l'expliquer, mes collègues, à titre personnel, je voterai le texte, essentiellement parce qu'il protège l'équilibre qui a toujours existé, à Paris, entre les taxis et les voitures de remise, ancêtres des VTC, et qu'il n'interdit pas le développement des VTC.

À cet égard, je considère qu'il est fondamental pour l'avenir de maintenir un rapport de un à cinq entre les taxis et les VTC. Modifiez ce rapport et vous déstabilisez tout le système! Je le dis en connaissance de cause, je suis élu de Paris depuis 1983 et j'ai bien examiné les données du problème : ce rapport, pour être équilibré, doit être de un à cinq et tout dépassement serait véritablement problématique.

Cela étant, je voterai cette proposition de loi.

Mme la présidente. La parole est à Mme Laurence Cohen.

Mme Laurence Cohen. Je l'avais indiqué lors de mon intervention en discussion générale, le groupe communiste, républicain et citoyen entendait être attentif à l'évolution du débat.

Je tiens tout de même à signaler que les apports des discussions parlementaires, en particulier au Sénat, sont toujours très riches...

M. Charles Revet. C'est vrai!

Mme Laurence Cohen. ... et j'appelle le Gouvernement, notamment vous-même, madame la secrétaire d'État, à y prêter considération.

Nous voici une fois encore face à une procédure accélérée : ce n'est pas considérer le Parlement à sa juste valeur, madame la secrétaire d'État! Chaque fois que nous avons, dans cet hémicycle, un débat de la nature de celui qui nous occupe aujourd'hui, la sagesse du Sénat, indépendamment des sensibilités des uns et des autres, permet un enrichissement du texte examiné.

Dans le cas présent, nous avons effectivement constaté des avancées, mais, malheureusement aussi, nous n'avons pas été entendus sur certains des problèmes que nous avons soulevés – peut-être le serons-nous une prochaine fois...

Je pense en particulier à la question des moyens nécessaires aux contrôles devant être opérés. Cette loi d'équilibre est, certes, porteuse d'une plus grande justice, notamment pour celles et ceux qui se lancent dans l'activité de taxi, mais les contrôles à mettre en place seront importants. Or nous avons vu que les moyens manquaient. J'ai bien entendu que vous étiez attentive à cette question, madame la secrétaire d'État, mais il faudra aller plus loin.

Pour toutes ces raisons, le groupe CRC s'en tient à sa position d'abstention sur cette proposition de loi, tout en prenant en compte les enrichissements issus du débat parlementaire.

Mme la présidente. La parole est à Mme Anne-Marie Escoffier.

Mme Anne-Marie Escoffier. J'ouvrais mon intervention dans la discussion générale en saluant l'exercice de funambule auquel s'était livré notre rapporteur. Sans doute faut-il ajouter aux talents de l'équilibriste ceux du magicien! (*Sourires.*) En effet, au terme de nos débats tant en commission du développement durable qu'ici, en séance plénière, nous sommes parvenus à parfaire un texte que, pour notre part, nous ne souhaitons pas voter en l'état.

À l'issue de cette discussion, le groupe du RDSE respectera sa diversité habituelle. Certains d'entre nous, dont je suis, voteront le texte tel que nous venons de l'établir; d'autres s'abstiendront, au motif, comme cela a été très bien expliqué par beaucoup d'entre nous, que certains points très sensibles demeurent et nécessiteront certainement, à l'avenir, d'être revus, corrigés et enrichis.

Cela étant, je tiens vraiment à saluer le travail très constructif que nous avons réalisé aujourd'hui.

Mme la présidente. Personne ne demande plus la parole?...

Je mets aux voix, dans le texte de la commission modifié, l'ensemble de la proposition de loi relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur.

(*La proposition de loi est adoptée.*)

Mme la présidente. La parole est à Mme la secrétaire d'État.

Mme Carole Delga, secrétaire d'État. Je tiens à remercier l'ensemble des sénatrices et des sénateurs présents, qu'ils aient voté le texte ou qu'ils se soient abstenus, de l'esprit constructif qu'ils ont fait prévaloir durant ces dernières heures sur un sujet difficile et passionnant. Nous en sommes même venus à parler de la tour Eiffel... Même la Midi-Pyrénéenne que je suis comprend toute la force symbolique de cette évocation! (*Sourires.*)

Mesdames, messieurs les sénateurs, je salue votre volonté de construire et d'avancer, pour aboutir à la concorde générale. Je reconnais que ce travail a dû être mené dans des délais tout à fait contraints, ce qui a exigé un important effort de la part de M. le rapporteur, dont je salue la ténacité, ainsi que la grande élégance.

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur.

M. Jean-Jacques Filleul, rapporteur. Je remercie Mme la secrétaire d'État des propos qu'elle vient d'avoir à mon endroit.

Je suis assez fier de constater que nous avons travaillé sérieusement dans des délais très courts. Mais nous sommes là pour faire progresser les dossiers et, dans le cas présent, il me semble que nous aboutissons à un bon texte.

Je voudrais également remercier les administratrices qui m'ont accompagné dans cette tâche, car une grande partie de ce travail d'équipe repose sur leurs épaules.

Voilà donc cette loi votée: il va falloir désormais la faire vivre. Il sera utile, à moyen terme, d'en évaluer la portée et sans doute de retravailler le sujet dans les prochaines années. Mais n'est-ce pas, après tout, le rôle du législateur?

Soyez toutes et tous remerciés, mes chers collègues.
(*Applaudissements.*)

8

ORDRE DU JOUR

Mme la présidente. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au jeudi 24 juillet 2014, à neuf heures trente :

Conclusions de la commission mixte paritaire sur le projet de loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt ;

Rapport de MM. Didier Guillaume et Philippe Leroy, rapporteurs pour le Sénat (n° 774, 2013-2014) ;

Texte de la commission mixte paritaire (n° 775, 2013-2014).

Personne ne demande la parole?...

La séance est levée.

(*La séance est levée à vingt et une heures cinq.*)

Le Directeur du Compte rendu intégral

FRANÇOISE WIART

QUESTION(S) ORALE(S) REMISE(S) À LA PRÉSIDENTE DU SÉNAT

Simplification pour l'industrie du tourisme

N° 845 – Le 31 juillet 2014 - **M. Luc CARVOUNAS** attire l'attention de **M. le secrétaire d'État, auprès du Premier ministre, chargé de la réforme de l'État et de la simplification**, sur le fait qu'avec le pacte de responsabilité et de solidarité, la simplification des normes en matière économique est une priorité maintes fois rappelée par le président de la République. D'ailleurs, la nomination de l'actuel ministre au Gouvernement témoigne de cette volonté. L'industrie du tourisme souffre, elle aussi, d'une inflation de nouvelles normes, parfois difficiles à appliquer pour les professionnels du secteur. Si les grands groupes peuvent y parvenir, de nombreux indépendants vont jusqu'à mettre « la clé sous la porte » car ils n'ont pas les moyens de s'adapter à ces nouvelles contraintes, de plus en plus importantes. Pour palier ce vrai problème pour cette industrie, le ministre des affaires étrangères et du développement international a confirmé sa volonté d'adopter un plan spécifique de simplification en sa faveur. En effet, lors de la clôture des assises du tourisme, le jeudi 19 juin 2014, la proposition numéro 28 a précisé qu'en matière de simplification des normes, applicables aux activités touristiques, une ordonnance serait prise à l'automne de 2014. Or, urbanisme, numérique, démarches administratives, et bien d'autres sujets encore préoccupent les professionnels du secteur qui attendent avec impatience cette initiative.

Parce que l'action du ministre en matière de simplification lui est connue, de même que sa connaissance du monde de l'entreprise et sa détermination à améliorer la situation normative actuelle à laquelle sont confrontés les professionnels, il lui demande de lui indiquer plus précisément le calendrier et le contenu de l'ordonnance de simplification préparée en vue d'aider la première industrie française à se développer davantage.

ANNEXE AU PROCES VERBAL

de la séance du

mercredi 23 juillet 2014

SCRUTIN N° 241

sur l'ensemble du projet de loi pour l'égalité réelle entre les femmes et les hommes, dans la rédaction du texte proposé par la commission mixte paritaire

Nombre de votants	344
Suffrages exprimés	199
Pour	199
Contre	0

Le Sénat a adopté

ANALYSE DU SCRUTIN

GRUPE UNION POUR UN MOUVEMENT POPULAIRE (130) :

Pour : 5 MM. Michel Bécot, André Dulait, Marc Laménie, Bernard Saugéy, François Trucy

Abstention : 125

GRUPE SOCIALISTE ET APPARENTÉS (128) :

Pour : 128

GRUPE UNION DES DÉMOCRATES ET INDÉPENDANTS - UC (31) :

Pour : 18

Abstention : 12 MM. Jean-Paul Amoudry, Jean-Marie Bockel, Jean Boyer, Vincent Delahaye, Yves Détraigne, Daniel Dubois, Jean-Léonce Dupont, Joël Guerriau, Hervé Marseille, Aymeri de Montesquiou, Yves Pozzo di Borgo, François Zocchetto

N'a pas pris part au vote : 1 M. Hervé Maurey

GRUPE COMMUNISTE RÉPUBLICAIN ET CITOYEN (21) :

Pour : 21

GRUPE DU RASSEMBLEMENT DÉMOCRATIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN (19) :

Pour : 17

Abstention : 2 M. Gilbert Barbier, Mme Anne-Marie Escoffier

GRUPE ÉCOLOGISTE (10) :

Pour : 10

RÉUNION ADMINISTRATIVE DES SÉNATEURS NE FIGURANT SUR LA LISTE D'AUCUN GROUPE (6) :

Abstention : 6

Ont voté pour :

<p>Leila Aïchi Nicolas Alfonsi Jacqueline Alquier Michèle André Serge Andreoni Maurice Antiste Jean-Étienne Antoinette Alain Anziani Aline Archimbaud Éliane Assassi David Assouline Bertrand Auban Dominique Bailly Delphine Bataille Jean-Michel Baylet Marie-France Beaufrils Michel Bécot Jean-Pierre Bel Esther Benbassa Claude Bérít-Débat Michel Berson Jacques Berthou Alain Bertrand Jean Besson Michel Billout Marie-Christine Blandin Maryvonne Blondin Éric Bocquet Nicole Bonnefoy Patricia Bordas Jean-Pierre Bosino Yannick Botrel Corinne Bouchoux Christian Bourquin Martial Bourquin Bernadette Bourzai Michel Boutant Nicole Bricq Jean-Pierre Caffet Pierre Camani Claire-Lise Champion Vincent Capocanellas Jean-Louis Carrère Françoise Cartron Luc Carvounas Bernard Cazeau Yves Chastan Jean-Pierre Chevènement Jacques Chiron Karine Claireaux Laurence Cohen Yvon Collin Gérard Collomb</p>	<p>Pierre-Yves Collombat Hélène Conway-Mouret Jacques Cornano Roland Courteau Cécile Cukierman Ronan Dantec Yves Daudigny Marc Daunis Annie David Michel Delebarre Jean-Pierre Demerliat Michelle Demessine Christiane Demontès Marcel Deneux Jean Desessard Félix Desplan Évelyne Didier Claude Dilain Muguette Dini Claude Domeizel André Dulait Josette Durrieu Vincent Eblé Anne Emery-Dumas Philippe Esnol Frédérique Espagnac Alain Fauconnier Christian Favier Françoise Férat Jean-Luc Fichet Jean-Jacques Filleul Guy Fischer François Fortassin Thierry Foucaud Jean-Claude Frécon Marie-Françoise Gaouyer André Gattolin Catherine Génisson Jean Germain Samia Ghali Dominique Gillot Jacques Gillot Éliane Giraud Jean-Pierre Godefroy Brigitte Gonthier-Maurin Gaëtan Gorcé Nathalie Goulet Jacqueline Gourault Sylvie Goy-Chavent Jean-Noël Guérini Didier Guillaume Claude Haut Edmond Hervé Odette Herviaux</p>	<p>Robert Hue Pierre Jarlier Claude Jeannerot Chantal Jouanno Philippe Kaltenbach Ronan Kerdraon Bariza Khiari Virginie Klès Yves Krattinger Georges Labazée Joël Labbé Françoise Laborde Isabelle Lajoux Marc Laménie Serge Larcher Jean-Jacques Lasserre Pierre Laurent Françoise Laurent-Perrigot Gérard Le Cam Jean-Yves Leconte Jacky Le Menn Claudine Lepage Jean-Claude Leroy Michel Le Scouarnec Valérie Létard Marie-Noëlle Lienemann Jeanny Lorgeoux Jean-Jacques Lozach Roger Madec Philippe Madrelle Jacques-Bernard Magnier François Marc Didier Marie Rachel Mazuir Jean-Claude Merceron Michelle Meunier Jacques Mézard Danielle Michel Jean-Pierre Michel Gérard Miquel Jean-Jacques Mirassou Thani Mohamed Soilihi Catherine Morin-Desailly Christian Namy Robert Navarro Alain Néri Renée Nicoux Isabelle Pasquet Jean-Marc Pastor Georges Patient François Patriat Daniel Percheron</p>
---	---	--

Jean-Claude Peyronnet
Jean-Jacques Pignard
Bernard Piras
Jean-Vincent Placé
Jean-Pierre Plancade
Hervé Pohér
Roland Povinelli
Gisèle Printz
Marcel Rainaud
Daniel Raoul
Daniel Reiner
Thierry Repentin
Jean-Claude Requier

Alain Richard
Roland Ries
Gérard Roche
Gilbert Roger
Yves Rome
Bernard Saugey
Patricia Schillinger
Mireille Schurch
Jean-Pierre Sueur
Simon Sutour
Henri Tandonnet
Catherine Tasca
Michel Teston
Jean-Marc Todeschini

Abstentions :

Philippe Adnot
Jean-Paul Amoudry
Pierre André
Gérard Bailly
Gilbert Barbier
Philippe Bas
René Beaumont
Christophe Béchu
Claude Belot
Pierre Bernard-Reymond
Joël Billard
Jean Bizet
Jean-Marie Bockel
Françoise Boog
Pierre Bordier
Natacha Bouchart
Joël Bourdin
Jean Boyer
Marie-Thérèse Bruguère

François-Noël Buffet
François Calvet
Christian Cambon
Jean-Pierre Cantegrit
Jean-Noël Cardoux
Jean-Claude Carle
Caroline Cayeux
Gérard César
Pierre Charon
Alain Chatillon
Jean-Pierre Chauveau
Marcel-Pierre Cléach
Christian Cointat
Gérard Cornu
Raymond Couderc
Jean-Patrick Courtois
Philippe Dallier
Philippe Darniche
Serge Dassault
Henri de Raincourt
Isabelle Debré

Robert Tropeano
François Trucy
Richard Tuheiva
Raymond Vall
René Vandierendonck
Jean-Marie Vanlerenberghe
Yannick Vaugrenard
François Vendasi
Paul Vergès
Michel Vergoz
Maurice Vincent
Dominique Watrin
Richard Yung

Robert del Picchia
Vincent Delahaye
Francis Delattre
Gérard Dériot
Catherine Deroche
Marie-Hélène Des Esgaulx
Yves Détraigne
Éric Doligé
Philippe Dominati
Daniel Dubois
Marie-Annick Duchêne
Alain Dufaut
Ambroise Dupont
Jean-Léonce Dupont
Louis Duvernois
Jean-Paul Emorine
Anne-Marie Escoffier
Hubert Falco
André Ferrand

Gaston Flosse
Michel Fontaine
Alain Fouché
Bernard Fournier
Jean-Paul Fournier
Christophe-André Frassa
Pierre Frogier
Yann Gaillard
René Garrec
Joëlle Garriaud-Maylam
Jean-Claude Gaudin
Jacques Gautier
Patrice Gérard
Bruno Gilles
Colette Giudicelli
Alain Gournac
Francis Grignon
François Grosdidier
Charles Guené
Joël Guerriau
Pierre Hérisson
Michel Houel
Alain Houpert
Jean-François Humbert
Christiane Hummel
Benoît Huré
Jean-François Husson
Jean-Jacques Hyst

Sophie Joissains
Christiane Kammermann
Roger Karoutchi
Fabienne Keller
Élisabeth Lamure
Gérard Larcher
Robert Laufoaulu
Daniel Laurent
Jean-René Lecercf
Antoine Lefèvre
Jacques Legendre
Dominique de Legge
Jean-Pierre Leleux
Jean-Claude Lenoir
Philippe Leroy
Gérard Longuet
Roland du Luart
Michel Magras
Philippe Marini
Hervé Marseille
Pierre Martin
Jean Louis Masson
Hélène Masson-Maret
Jean-François Mayet
Colette Mélot
Alain Milon
Aymeri de Montesquiou
Albéric de Montgolfier
Philippe Nachbar

Louis Nègre
Philippe Paul
Jackie Pierre
François Pillet
Xavier Pintat
Louis Pinton
Rémy Pointereau
Christian Poncelet
Ladislav Poniatowski
Hugues Portelli
Yves Pozzo di Borgo
Sophie Primas
Catherine Procaccia
Jean-Pierre Raffarin
André Reichardt
Bruno Retailleau
Charles Revet
Didier Robert
René-Paul Savary
Michel Savin
Bruno Sido
Esther Sittler
Abdourahmane Soilihi
André Trillard
Catherine Troendle
Alex Türk
Hilarion Vendegou
Jean-Pierre Vial
François Zocchetto

N'a pas pris part au vote :

Hervé Maurey.

Les nombres annoncés en séance ont été reconnus, après vérification, conformes à la liste de scrutin ci-dessus.

ABONNEMENTS

NUMÉROS d'édition	TITRES	TARIF abonnement France (*)
		Euros
	DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE	
03	Compte rendu..... 1 an	203,70
33	Questions..... 1 an	150,80
	DÉBATS DU SÉNAT	
05	Compte rendu..... 1 an	183,10
35	Questions..... 1 an	109,40
85	Table compte rendu..... 1 an	38,70

En cas de changement d'adresse, joindre une bande d'envoi à votre demande

Paiement à réception de facture

En cas de règlement par virement, indiquer obligatoirement le numéro de facture dans le libellé de votre virement.

Pour expédition par voie aérienne (outre-mer) ou pour l'étranger, paiement d'un supplément modulé selon la zone de destination

(*) Arrêté du 17 décembre 2013 publié au *Journal officiel* du 19 décembre 2013

Direction, rédaction et administration : 26, rue Desaix, 75727 Paris Cedex 15
Standard : **01-40-58-75-00** – Accueil commercial : **01-40-15-70-10** – Télécopie abonnement : **01-40-15-72-75**

Prix du numéro : 3,80 €