

N° 60

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2016-2017

Enregistré à la Présidence du Sénat le 19 octobre 2016

RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable (1) sur la proposition de loi, ADOPTÉE PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE APRÈS ENGAGEMENT DE LA PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE, relative à la **régulation**, à la **responsabilisation** et à la **simplification** dans le secteur du **transport public particulier de personnes**,*

Par M. Jean-François RAPIN,

Sénateur

(1) Cette commission est composée de : M. Hervé Maurey, *président* ; MM. Guillaume Arnell, Pierre Camani, Gérard Cornu, Ronan Dantec, Mme Évelyne Didier, M. Jean-Jacques Filleul, Mme Odette Herviaux, MM. Louis Nègre, Rémy Pointereau, Charles Revet, *vice-présidents* ; MM. Alain Fouché, Jean-François Longeot, Gérard Miquel, *secrétaires* ; MM. Claude Bérít-Débat, Jérôme Bignon, Mme Annick Billon, M. Jean Bizet, Mme Nicole Bonnefoy, MM. Patrick Chaize, Jacques Cornano, Michel Fontaine, Benoît Huré, Mme Chantal Jouanno, MM. Jean-Claude Leroy, Philippe Madrelle, Didier Mandelli, Jean-François Mayet, Pierre Médevielle, Louis-Jean de Nicolaÿ, Cyril Pellevat, Hervé Poher, David Rachline, Michel Raison, Jean-François Rapin, Jean-Yves Roux, Mme Nelly Tocqueville, MM. Michel Vaspard, Paul Vergès.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (14^{ème} législ.) : 3855, 3921 et T.A. 805

Sénat : 810 (2015-2016) et 61 (2016-2017)

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
LES CONCLUSIONS DE LA COMMISSION.....	5
AVANT-PROPOS	7
EXPOSÉ GÉNÉRAL	9
I. LA NÉCESSITÉ D'UNE MEILLEURE RÉGULATION DU TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES, UN SECTEUR EN PLEINE MUTATION	9
A. LA LOI THÉVENOUD DU 1 ^{ER} OCTOBRE 2014 : UNE « LOI D'ÉQUILIBRE » POUR LES TAXIS ET LES VOITURES DE TRANSPORT AVEC CHAUFFEUR... ..	9
B. ...QUI N' A PAS RÉSOLU TOUTES LES DIFFICULTÉS.....	10
1. <i>Le souhait d'une meilleure application de la loi Thévenoud</i>	10
2. <i>Le détournement massif du régime de la loi d'orientation des transports intérieurs (Loti)</i>	11
3. <i>La nécessité d'une responsabilisation en amont des plateformes</i>	15
II. LA PRÉSENTE PROPOSITION DE LOI : UN TEXTE D'APAISEMENT INDISPENSABLE, MAIS PERFECTIBLE.....	15
A. DES MESURES ATTENDUES ET UTILES	15
B. DES FRAGILITÉS JURIDIQUES QUI RISQUENT D'AMOINDRIR LA PORTÉE DE LA PROPOSITION DE LOI	17
1. <i>Une précipitation peu favorable à un travail parlementaire de qualité</i>	17
2. <i>Le précédent de la loi Thévenoud</i>	17
3. <i>Le risque d'inconstitutionnalité de certaines mesures de la présente proposition de loi</i>	19
III. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION	19
A. UN SOUTIEN DE PRINCIPE AUX DIFFÉRENTES MESURES PROPOSÉES	19
B. LA SÉCURISATION JURIDIQUE DE PLUSIEURS DISPOSITIFS	20
C. LA CLARIFICATION DES RESPONSABILITÉS RESPECTIVES DU POUVOIR LÉGISLATIF ET DU POUVOIR EXÉCUTIF	21
EXAMEN DES ARTICLES	23
• <i>Article 1^{er}</i> (articles L. 3141-1, L. 3141-2, L. 3142-1, L. 3142-2, L. 3142-3, L. 3142-4, L. 3142-5, L. 3143-1, L. 3143-2 et L. 3143-3 [nouveaux] du code des transports) Obligations imposées aux professionnels qui mettent en relation des conducteurs et des passagers	23
• <i>Article 2</i> (articles L. 3120-6 A et L. 3120-6 [nouveaux] du code des transports) Obligation de transmission de données à l'autorité administrative	34

• Article 3 (articles L. 420-2-2 [nouveau], L. 420-3, L. 420-4, L. 450-5, L. 462-3, L. 462-5, L. 462-6, L. 464-2 et L. 464-9 du code de commerce) Interdiction, pour les centrales de réservation, d'imposer des clauses d'exclusivité aux conducteurs	37
• Article 3 bis (article L. 3122-4-1 [nouveau] du code des transports) Création d'un label pour certaines prestations de voitures de transport avec chauffeur	39
• Article 4 (article L. 3112-1 du code des transports) Interdiction des services occasionnels légers régis par la loi Loti dans les grandes agglomérations	39
• Article 5 (articles L. 3120-2-1 et L. 3120-2-2 [nouveaux], L. 3121-5, L. 3121-9 et L. 3121-10 [abrogés], L. 3122-4, L. 3122-7 et L. 3122-8 [abrogés], L.3123-1, L. 3123-2-1 [abrogé], L. 3124-2 [abrogé], L. 3124-6 [abrogé] et L. 3124-11 du code des transports) Unification des dispositions relatives à l'aptitude professionnelle des conducteurs du transport public particulier de personnes	43
• Article 6 (article 23 du code de l'artisanat) Transfert aux chambres de métiers et de l'artisanat de l'organisation des examens d'accès aux professions du transport public particulier de personnes	46
• Article 7 (article 5 de la loi n° 2014-1104 du 1 ^{er} octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur) Précision d'une disposition de la loi Thévenoud sur la location-gérance	47
• Article 7 bis (article L. 3121-3 du code des transports) Conditions de cession des licences octroyées avant le 1^{er} octobre 2014 en cas d'inaptitude définitive	48
• Article 8 (articles L. 3120-2, L. 3120-3 [abrogé], L. 3120-4, L. 3121-11-1, L. 3121-11-2 [abrogé], L. 3122-1, L. 3122-5 et L. 3122-6 [abrogés], L. 3124-4, L. 3124-7, L. 3124-13 [abrogé] du code des transports, article L. 511-7 du code de la consommation, article 16 de la loi n° 2014-1104 du 1 ^{er} octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur) Coordination	49
EXAMEN EN COMMISSION	51
LISTE DES PERSONNES ENTENDUES	65
TABLEAU COMPARATIF	69

LES CONCLUSIONS DE LA COMMISSION

Réunie le **mercredi 19 octobre 2016** pour examiner le rapport de Jean-François Rapin sur la proposition de loi n° 810 (2015-2016) relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes, adoptée par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable a exprimé **son soutien aux principales mesures proposées**, issues de la concertation menée par le député Laurent Grandguillaume, tout en **regrettant la méthode employée par le Gouvernement** pour répondre aux tensions observées dans le secteur du transport public particulier de personnes.

Outre une certaine **précipitation** dans l'examen du texte, le **choix du recours à une proposition de loi a privé le Gouvernement de l'avis du Conseil d'État, et les parlementaires d'une étude d'impact**. Or, plusieurs dispositions de la loi Thévenoud du 1^{er} octobre 2014, examinée dans les mêmes conditions, ont été censurées par le Conseil constitutionnel, saisi de trois questions prioritaires de constitutionnalité.

La commission a examiné **58 amendements, dont 24 du rapporteur, et en a adopté 29**. Elle s'est essentiellement attachée à **clarifier les rôles respectifs du pouvoir législatif et du pouvoir exécutif et à sécuriser la rédaction du texte**. Elle a notamment **supprimé les mesures de nature réglementaire**, conformément à une pratique constante du Sénat, encouragée par le Président Gérard Larcher et destinée à améliorer la qualité des textes de loi.

La commission a ainsi :

- **détaillé, à l'article 1^{er}, les obligations applicables aux professionnels qui mettent en relation des conducteurs et des passagers**, au lieu de renvoyer leur définition à un décret ;
- **supprimé, au même article, la sanction de 300 000 euros** prévue en cas d'infraction à ces dispositions, pour des raisons de **proportionnalité comme d'efficacité du dispositif répressif** ;
- **supprimé l'article 2**, qui autorise l'autorité administrative à imposer aux acteurs du secteur – centrales de réservation mais aussi exploitants et conducteurs – la **transmission périodique de données**. Sans remettre en cause l'intérêt d'une meilleure connaissance du secteur, elle a effet considéré que le **champ des données concernées était défini de façon très large** et que des **procédures existantes, moins intrusives pour les passagers comme pour les entreprises, permettent d'atteindre cet objectif** ;
- **précisé, à l'article 3, le champ de la dérogation** autorisant les centrales de réservation à imposer des clauses d'exclusivité à leurs conducteurs ;

- à l'article 4, avancé au 1^{er} janvier 2017 la période transitoire prévue pour la conversion des entreprises régies par la loi d'orientation des transports intérieurs en exploitants de taxi ou de voitures de transport avec chauffeur, afin d'éviter tout détournement du dispositif entre la promulgation de la loi et le 1^{er} juillet 2017 ;

- **supprimé l'article 6**, qui confie aux chambres de métiers et de l'artisanat l'organisation des examens d'accès aux professions du transport public particulier de personnes, **en raison de son caractère réglementaire.**

La commission de l'aménagement du territoire et du développement durable a adopté la proposition de loi ainsi modifiée.

Mesdames, Messieurs,

Moins de deux ans après la loi Thévenoud, pourtant considérée comme une « loi d'équilibre » entre les taxis et les voitures de transport avec chauffeur, de nouvelles tensions sont apparues dans le secteur du transport public particulier de personnes.

Elles proviennent en grande partie du détournement du régime des services occasionnels régis par la loi Loti par des entreprises effectuant, en fait, des prestations de transport par voiture de transport avec chauffeur (VTC) ou par taxi. Ce phénomène, qui s'est accru depuis l'encadrement de l'activité des VTC par la loi Thévenoud, fausse à nouveau le jeu de la concurrence, non pas entre les taxis et les VTC, mais entre les taxis et VTC, d'une part, les services régis par la loi Loti, d'autre part.

Par ailleurs, il est apparu nécessaire de responsabiliser en amont les plateformes de réservation au respect de la réglementation applicable, comme de protéger davantage les conducteurs vis-à-vis de ces plateformes.

La présente proposition de loi, élaborée à l'issue d'un travail de concertation de plusieurs mois mené par le député Laurent Grandguillaume, comporte des mesures utiles et attendues, destinées à répondre à ces enjeux. Elle constitue donc un nouveau texte d'apaisement.

Mais si votre commission est favorable à ces mesures, elle a néanmoins regretté la méthode employée par le Gouvernement. En ayant recours à une proposition de loi, celui-ci s'est privé d'un avis du Conseil d'État et a privé les parlementaires d'une étude d'impact. En outre, la rapidité avec laquelle elle est examinée par le Parlement empêche celui-ci de réaliser son travail dans de bonnes conditions.

Or, plusieurs éléments du texte adopté par l'Assemblée nationale soulèvent des difficultés juridiques, et risquent de devenir inopérants en raison de leur inconstitutionnalité. C'est le sort qui fut réservé à certaines dispositions de la loi Thévenoud, examinée dans les mêmes conditions de précipitation, censurées à l'occasion de questions prioritaires de constitutionnalité.

Aussi votre commission s'est-elle attachée à sécuriser le texte d'un point de vue juridique. Elle a aussi souhaité clarifier les responsabilités du pouvoir législatif et du pouvoir exécutif, notamment en supprimant les mesures d'ordre réglementaire.

EXPOSÉ GÉNÉRAL

I. LA NÉCESSITÉ D'UNE MEILLEURE RÉGULATION DU TRANSPORT PUBLIC PARTICULIER DE PERSONNES, UN SECTEUR EN PLEINE MUTATION

A. LA LOI THÉVENOUD DU 1^{ER} OCTOBRE 2014 : UNE « LOI D'ÉQUILIBRE » POUR LES TAXIS ET LES VOITURES DE TRANSPORT AVEC CHAUFFEUR...

Avec le développement et la diffusion des nouvelles technologies, le transport sur réservation a connu un essor important depuis la loi du 22 juillet 2009 de développement et de modernisation des services touristiques, dite « loi Novelli », qui a modifié le cadre applicable aux « voitures de tourisme de luxe dites de grande remise », alors renommées « voitures de tourisme avec chauffeur ». De nouveaux acteurs sont apparus, proposant des prestations proches de celles des taxis. Aussi, la question de la concurrence entre ces deux modes de transport s'est rapidement posée.

Pour apaiser les tensions, le Gouvernement avait confié au député Thomas Thévenoud une mission de concertation en février 2014. Ses travaux conduisirent, sur le plan législatif, à l'adoption de la loi du 1^{er} octobre 2014 relative aux taxis et aux « voitures de transport avec chauffeur » (VTC), ainsi renommées à cette occasion. Cette loi a corrigé certaines distorsions de concurrence entre les deux professions, tout en préservant la spécificité de chaque activité.

Typologie du transport de personnes avec des véhicules de moins de dix places

Sont inclus dans la catégorie du **transport public particulier de personnes** les véhicules de moins de dix places suivants : les taxis, les voitures de transport avec chauffeur (VTC) et les véhicules motorisés à deux ou trois roues (VMDTR) utilisés pour effectuer des déplacements à titre onéreux (couramment appelés « mototaxis »).

Les **taxis** ont le **monopole de la maraude** (la possibilité de prendre en charge un client sur la voie publique sans réservation et de circuler ou stationner sur la voie publique en quête de clients), tandis que les **VTC et les véhicules motorisés à deux ou trois roues** ne peuvent prendre en charge des clients que **sur réservation préalable**. Un exploitant de taxi doit disposer d'une autorisation de stationnement (ADS), souvent appelée « licence », tandis qu'un exploitant de VTC doit être inscrit sur le registre des VTC.

L'ensemble des déplacements de cette catégorie se font à **titre onéreux** avec des **conducteurs professionnels, contrairement au covoiturage**, qui relève de la catégorie du **transport privé**. L'article L. 3132-1 du code des transports le définit comme « *l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte* ».

Les **services occasionnels** effectués dans le cadre du régime fixé par la loi d'orientation des transports intérieurs (Loti) sont des **transports publics collectifs effectués à titre onéreux** qui, **lorsqu'ils sont réalisés avec des véhicules de moins de dix places, sont soumis à certaines des règles applicables au transport public particulier**. Comme les VTC et les mototaxis, ils ne peuvent être sollicités que par **une réservation préalable**. Leur particularité réside dans **l'obligation de transporter au moins deux personnes** (en plus du conducteur), ce dont doit attester un billet collectif.

Un rapport sur l'application de cette loi, réalisé par l'Inspection générale des finances, l'Inspection générale de l'administration et le Conseil général de l'environnement et du développement durable, a été remis en novembre 2015. Il indique que la majorité des organisations professionnelles ne souhaitent pas revenir sur cette loi, considérée comme « une bonne loi d'équilibre », mais souligne l'importance de son application effective.

B. ... QUI N'A PAS RÉSOLU TOUTES LES DIFFICULTÉS

1. Le souhait d'une meilleure application de la loi Thévenoud

Si la loi Thévenoud est considérée comme un texte équilibré, plusieurs acteurs regrettent qu'elle ne soit pas suffisamment appliquée sur le terrain, faute de contrôles suffisants.

Lors d'une visite à l'antenne spécialisée de la préfecture de police de l'aéroport de Roissy, votre rapporteur a pu constater la forte mobilisation des boers autour de cette problématique. Constituée de 80 fonctionnaires depuis 2015, cette police spécialisée est chargée, sur le ressort de la préfecture de police de Paris, de relever les infractions à la réglementation spécifique du transport public particulier de personnes.

Depuis 2014, le nombre d'infractions constatées a augmenté, toutes infractions confondues, chaque année de près de 25 % :

Évolution du nombre des infractions constatées par les boers dans le ressort de la préfecture de police de Paris

	Neuf premiers mois 2014	Neuf premiers mois 2015	Neuf premiers mois 2016
Taxis	1 351	1 153	1 094
Taxis communaux	46	14	58
VTC	502	919	651
Services occasionnels soumis au régime de la loi Loti	763	1355	2640
Véhicules motorisés à deux ou trois roues (VMDTR)	151	144	106
Divers et intermédiaires	64	134	84
Travail illégal	451	840	520
dont exercice illégal de l'activité de taxi	227	543	190
Autres délits et contraventions	1 258	1 217	1 958
Total	4 586	5 776	7 111

Source : préfecture de police – direction de l'ordre public et de la circulation.

Mais ces efforts soutenus, qui doivent être salués, n'empêchent pas la poursuite de comportements illégaux, que votre rapporteur a pu observer sur le terrain. Cette situation explique le mécontentement exprimé par une partie des acteurs du secteur.

2. Le détournement massif du régime de la loi d'orientation des transports intérieurs (Loti)

L'encadrement de l'activité de VTC par la loi du 1^{er} octobre 2014 a conduit de nombreux acteurs à avoir recours à un autre dispositif législatif, beaucoup plus souple : celui des services occasionnels régis par la loi d'orientation des transports intérieurs de 1982.

Celui-ci autorise les entreprises de transport collectif à transporter, sur réservation préalable, un groupe de personnes, ce dont doit attester un

billet collectif. Mais en pratique, ce statut est souvent détourné par des entreprises qui ne transportent, en fait, qu'une seule personne.

Ce régime est moins contraignant que celui des taxis et des VTC, tant sur le plan des exigences requises pour devenir conducteur que des critères imposés aux véhicules.

Si le statut d'exploitant d'une entreprise régie par la loi Loti nécessite de répondre à plusieurs conditions d'honorabilité, d'établissement, de capacité professionnelle et de capacité financière, les conducteurs qu'elle recrute doivent seulement détenir le permis B et une attestation médicale.

À l'inverse, les conducteurs de voitures de transport avec chauffeur doivent avoir réussi un examen théorique sous la forme d'un questionnaire à choix multiples ou justifier d'une expérience professionnelle d'un an et suivre, tous les cinq ans, une formation continue. Les conducteurs de taxi doivent réussir, quant à eux, un examen théorique et pratique, et sont également soumis à une obligation de formation continue.

Les taxis comme les voitures de transport avec chauffeur doivent répondre à un certain nombre de caractéristiques. Les taxis doivent disposer de l'ensemble des équipements spéciaux tels que le compteur horokilométrique, le luminaire, la plaque avec le numéro de la licence, le terminal de paiement électronique, etc. ; pour les VTC, le véhicule doit être âgé de moins de six ans et répondre à des critères de taille et de puissance. Les véhicules utilisés dans le cadre des services occasionnels régis par la loi Loti ne sont pas soumis à ces exigences.

En conséquence, de nombreux acteurs se sont lancés dans le transport de personnes sur réservation en ayant recours à ce régime, sans toujours respecter l'obligation de transporter au minimum deux personnes. Certaines plateformes de réservation sont soupçonnées d'avoir favorisé ce phénomène.

**Les chiffres du transport de personnes à titre onéreux
avec des véhicules de moins de dix places**

Au 1^{er} juillet 2015, on dénombrait 59 666 autorisations de stationnement, dont 21 884 concernaient l'Ile-de-France, et 19 328 spécifiquement Paris.

Au 26 septembre 2016, 12 714 exploitants de VTC sont inscrits au registre des VTC. Ils représentent environ 14 000 conducteurs et un nombre équivalent de véhicules. 9 563 exploitants ont leur siège implanté en Ile-de-France (ce qui ne signifie pas nécessairement qu'ils exercent leur activité sur ce territoire).

Le décompte des services occasionnels régis par la loi Loti est moins évident, comme l'a expliqué le rapport des inspections générales sur l'application de la loi Thévenoud. Seules des données correspondant aux entreprises, et non aux véhicules ou aux conducteurs, sont en effet recensées. Par ailleurs, les entreprises régies par la loi Loti ont vocation à effectuer des services réguliers et occasionnels, et le registre auquel elles s'inscrivent pour obtenir une licence ne distingue donc pas ces deux types d'activité.

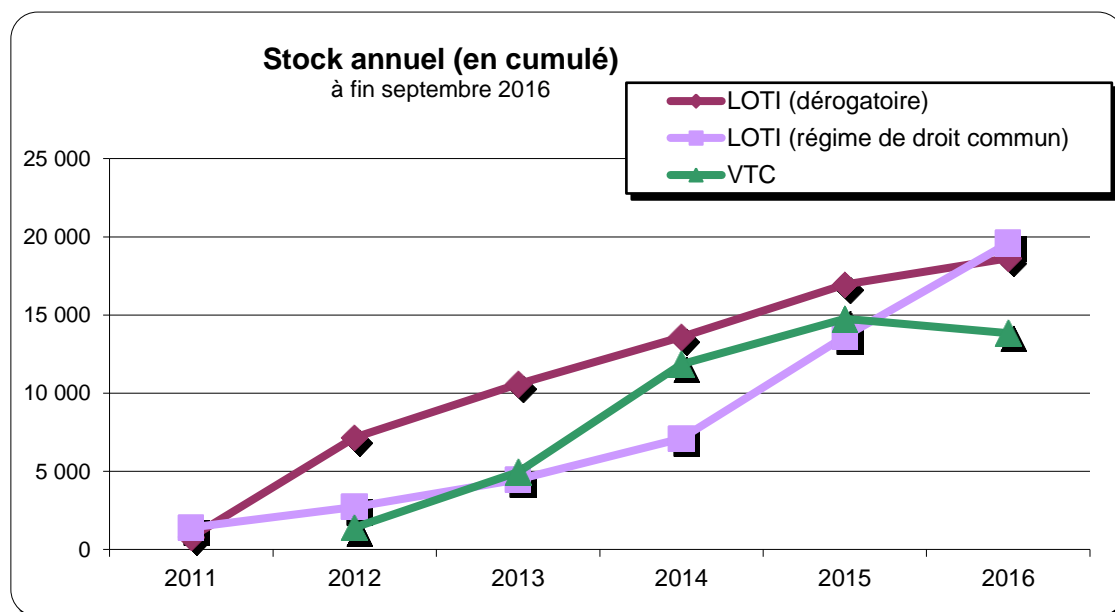
Tout véhicule de ces entreprises doit détenir une copie conforme de la licence, fournie par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement, mais le nombre de ces copies conformes, qui dépend de la capacité financière de l'entreprise, ne correspond pas nécessairement au nombre de véhicules mis en circulation.

Fin juin 2016, on dénombre plus de 37 000 entreprises transportant des voyageurs dans des véhicules de moins de dix places inscrites au registre correspondant au régime de la loi Loti. Parmi elles, un peu plus de 16 000 sont inscrites sous un régime dérogatoire, limitant la possibilité d'avoir recours à ce régime à un seul véhicule. Ce régime dérogatoire correspond majoritairement aux inscriptions des taxis à ce registre. 11 173 entreprises sont inscrites pour exercer sous le régime de droit commun, dont 5 931 sont implantées en Ile-de-France.

Au total, environ 90 000 copies conformes de licences valides ont été recensées, dont 16 000 correspondent au régime dérogatoire.

Source : Rapport sur l'application de la loi n° 2014-1104 du 1^{er} octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur, novembre 2015 et direction générale des infrastructures, des transports et de la mer.

Évolution du nombre d'entreprises régies par la loi Loti et d'exploitants de VTC depuis 2011



Source : direction générale des infrastructures, des transports et de la mer.

NB Le régime dérogatoire limite à un seul véhicule la possibilité d'effectuer des services régis par la loi Loti, et correspond majoritairement à l'inscription de taxis au registre « Loti ». Le régime de droit commun permet à une entreprise de faire circuler plusieurs véhicules, avec des copies conformes de la licence.

Pour répondre à ces nombreux détournements de la loi Loti, les boers ont intensifié leurs contrôles dans ce domaine, et le nombre d'infractions constatées relatives à ce type de transports a considérablement augmenté.

Typologie des infractions spécifiques au transport public particulier de personnes constatées par les boers dans le ressort de la préfecture de police de Paris depuis le début de l'année 2016

Données 2016	Nombre total d'infractions constatées	Infractions commises par les VTC	Infractions commises par les transporteurs régis par la loi Loti	Infractions commises par les VMDTR	Infractions commises par les taxis (hors zone ADS)	Infractions taxis parisiens	Divers et intermédiaires
Stationnement/arrêt sur voie publique en quête de client	402	122	243	25	12		
Non inscription au registre	69	69	NA	NA	NA		
Prise en charge sans réservation préalable	63	17	24	16	6		
Démarchage d'un client pour prise en charge	71	18	22	26	5		
Circulation sur la voie publique sans réservation préalable en quête de client	68	22	41	2	3		
Proposition vente ou offre de prise en charge sans réservation	93	7	7	3	3		73
Stationnement en gare ou en aéroport avec une réservation mais pendant plus d'une heure	9	1	2	2	4		
Défaut de terminal de paiement électronique (pour les taxis)	140	NA	NA	NA	NA	140	
Exercice illégal de l'activité de taxi sans carte de stationnement	190	ND	ND	ND	ND	ND	ND
Travail dissimulé	330	ND	ND	ND	ND	ND	ND
Autres infractions	162	65	19	10		68	

Source : préfecture de police – direction de l'ordre public et de la circulation.

3. La nécessité d'une responsabilisation en amont des plateformes

La multiplication de comportements à la limite de la légalité, voire illégaux, de la part de certaines plateformes, est régulièrement dénoncée.

Outre le rôle supposé de certaines plateformes dans la multiplication des détournements au régime de la loi Loti, certaines d'entre elles ont délibérément organisé la mise en relation de clients et de conducteurs non professionnels pour la réalisation de prestations présentées comme des prestations de covoiturage, alors qu'il s'agissait bien de prestations effectuées à titre onéreux. Cela a notamment été le cas du service UberPop.

La loi Thévenoud a prévu une peine de deux ans d'emprisonnement et une amende de 300 000 euros pour punir ce type d'agissement, ces peines pouvant être aggravées pour une personne morale. Mais ce dispositif répressif n'a pas permis d'enrayer rapidement le développement du service UberPop, puisqu'il a fallu plus d'un an et demi pour que ses responsables y mettent fin, avant la fin de la procédure judiciaire. Cette lenteur de la procédure judiciaire rend aujourd'hui nécessaire de responsabiliser davantage les plateformes en amont.

En parallèle, la situation de dépendance des conducteurs vis-à-vis de certaines plateformes ou centrales de réservation, quelle que soit l'activité pratiquée (taxi ou VTC) appelle, elle aussi, des évolutions législatives.

II. LA PRÉSENTE PROPOSITION DE LOI : UN TEXTE D'APAISEMENT INDISPENSABLE, MAIS PERFECTIBLE

A. DES MESURES ATTENDUES ET UTILES

Le sentiment que la loi de 2014 n'est pas suffisamment appliquée, la multiplication des détournements au régime de la loi Loti, et l'apparition de services illégaux ont ravivé les tensions dans le secteur. Pour y répondre, le Gouvernement a chargé le député Laurent Grandguillaume d'une mission de concertation en janvier 2016.

Le 4 avril 2016, le Gouvernement a présenté une « feuille de route », en lançant quatre groupes de travail (Contrôle du secteur – Formation aux métiers du secteur – Fonds de garantie pour les taxis – Régulation et gouvernance du secteur).

La présente proposition de loi, déposée le 21 juin 2016 sur le bureau de l'Assemblée nationale et examinée le 5 juillet en commission par les députés a quelque peu anticipé la présentation par le Gouvernement, le 7 juillet 2016, de sa feuille de route pour l'avenir du secteur, qui comporte à la fois des mesures d'ordre législatif et réglementaire.

La proposition de loi adoptée à l'Assemblée nationale est donc issue d'un travail de concertation entre les différents acteurs, qui vise à répondre aux principales difficultés identifiées.

L'article 1^{er} vise à soumettre l'ensemble des professionnels qui mettent en relation des conducteurs de véhicules de moins de dix places et des passagers à des règles communes, en vue de les responsabiliser davantage. L'objectif est d'éviter que certaines plateformes favorisent des pratiques peu respectueuses de la réglementation. L'article soumet également les professionnels qui mettent en relation des passagers avec des conducteurs professionnels, qu'il appelle « centrales de réservation », à des obligations déclaratives similaires à celles aujourd'hui imposées aux seules plateformes de réservation de VTC.

L'article 2 vise à remédier à l'absence de données fiables sur le secteur du transport public particulier de personnes. Il autorise l'autorité administrative à imposer aux acteurs intervenant dans le secteur du transport public particulier de personnes la transmission périodique d'un certain nombre de données.

L'article 3 a pour objet d'interdire aux centrales de réservation d'imposer des clauses d'exclusivité aux conducteurs, pour leur permettre d'être en lien avec plusieurs centrales ou de commercialiser leurs services sans intermédiaire.

L'article 3 bis, introduit en séance à l'Assemblée nationale, autorise la création d'un label pour les exploitants de VTC répondant à des normes de qualité particulières.

L'article 4 propose d'interdire, à partir du 1^{er} juillet 2017, la réalisation de services occasionnels régis par la loi Loti dans les périmètres soumis à l'obligation de réaliser un plan de déplacements urbains (les agglomérations de plus de 100 000 habitants) avec des véhicules de moins de dix places. Une période transitoire d'un an est prévue pour permettre aux entreprises proposant ce type de service au 1^{er} juillet 2017 de se convertir en exploitants de taxi ou de VTC. Elles bénéficieraient par ailleurs d'un régime dérogatoire leur permettant, si elles deviennent exploitants de VTC, de continuer à utiliser pendant un temps leurs véhicules même s'ils ne répondent pas aux critères actuellement requis.

L'article 5 regroupe dans des articles uniques du code des transports, applicables aux trois professions du transport public particulier de personnes (conducteurs de taxi, de VTC, de véhicules motorisés à deux ou trois roues), les dispositions qui leur sont applicables en matière d'aptitude professionnelle.

L'article 6 confie aux chambres des métiers et de l'artisanat l'organisation des examens d'accès aux professions du transport public particulier de personnes, dans la perspective d'une harmonisation de ceux-ci.

L'article 7 modifie une disposition de la loi Thévenoud pour préciser que la location-gérance des taxis comprend la location de l'autorisation de stationnement et du véhicule.

L'article 7 bis, introduit en commission à l'initiative du rapporteur Laurent Grandguillaume, vise à permettre aux conducteurs de taxi ayant obtenu une autorisation de stationnement à titre gratuit avant la loi du 1^{er} octobre 2014 de la céder à titre onéreux en cas d'inaptitude définitive.

L'article 8 comporte diverses mesures de coordination.

B. DES FRAGILITÉS JURIDIQUES QUI RISQUENT D'AMOINDRIR LA PORTÉE DE LA PROPOSITION DE LOI

1. Une précipitation peu favorable à un travail parlementaire de qualité

S'il est légitime de vouloir trouver une réponse rapide aux nouvelles tensions apparues dans le secteur, votre commission regrette néanmoins la méthode employée par le Gouvernement, qui ne permet pas au législateur d'effectuer son travail dans de bonnes conditions, ni de garantir la qualité du texte proposé.

En ayant recours à une proposition de loi comme véhicule législatif, le Gouvernement se prive de l'avis du Conseil d'État, et prive les parlementaires d'une étude d'impact. Par ailleurs, la rapidité d'examen du texte, sur lequel le Gouvernement a engagé une procédure accélérée, ne permet pas au législateur de procéder à un examen approfondi de ses différentes dispositions.

Et encore, le Sénat avait empêché le Gouvernement d'aller encore plus vite, en rejetant deux amendements au projet de loi pour une République numérique qu'il avait déposés le 25 avril 2016 en séance publique¹, dont les dispositifs figurent désormais aux articles 1^{er} et 3 de la présente proposition de loi. Le Gouvernement les avait présentés au dernier moment, sans attendre la fin de la concertation menée par Laurent Grandguillaume, en les présentant comme des mesures consensuelles, ce que certaines consultations n'ont pas permis de démontrer. Pour l'ensemble de ces raisons, le Sénat les avait rejetés.

2. Le précédent de la loi Thévenoud

Or, ces conditions d'examen ne sont pas exemptes d'inconvénients, comme l'a illustré la loi Thévenoud, présentée devant le Parlement de la même manière : sous la forme d'une proposition de loi, et de façon très

¹ Les amendements 602 et 603.

rapide. Elle avait été examinée en première lecture par les deux chambres, dans le mois suivant son dépôt, avant d'être adoptée conforme par l'Assemblée nationale en deuxième lecture.

Depuis, plusieurs dispositions de cette loi ont été déclarées non conformes à la Constitution, à l'occasion de questions prioritaires de constitutionnalité (QPC).

Par sa décision n° 2015-468/469/472 QPC du 22 mai 2015, le Conseil constitutionnel a censuré la disposition encadrant les modalités de paiement des prestations de VTC. Celle-ci prévoyait que le prix total de la prestation de VTC devait être déterminé lors de la réservation préalable et qu'il ne pouvait être déterminé après la réalisation de la prestation que s'il était calculé uniquement en fonction de la durée de la prestation. Le Conseil constitutionnel a estimé que cette disposition est une atteinte à la liberté d'entreprendre, qui n'est pas justifiée par un motif d'intérêt général en lien direct avec l'objectif poursuivi.

Par sa décision n° 2015-516 QPC du 15 janvier 2016, il a censuré la disposition prévoyant une incompatibilité entre les activités de conducteur de taxi et de VTC, qui porte elle aussi une atteinte à la liberté d'entreprendre qui n'est justifiée ni par les objectifs que le législateur s'est assignés ni par aucun autre motif d'intérêt général.

Par ailleurs, la loi Thévenoud comporte des dispositions relatives à des services de la société de l'information qu'il aurait fallu déclarer à l'Union européenne en application de la directive 98/34/CE du 22 juin 1998 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques. C'est le cas de la disposition interdisant à une plateforme d'informer, avant la réservation d'un VTC, d'un véhicule motorisé à deux ou trois roues (VMDTR) ou d'un taxi hors de sa zone d'ADS, à la fois de sa localisation et de sa disponibilité lorsqu'il est situé sur une voie ouverte à la circulation publique.

L'absence de notification de cette disposition l'a fragilisée. La Commission européenne a interrogé le Gouvernement à ce sujet dans le cadre d'une procédure « EU Pilot ». Par ailleurs, le Conseil d'État a considéré, dans son arrêt du 9 mars 2016, que ce vice de procédure justifiait l'annulation de la sanction prévue par le pouvoir réglementaire en cas d'infraction à cette disposition législative.

Ces développements démontrent combien l'absence d'une étude juridique préalable de qualité et la précipitation peuvent conduire à fragiliser les textes législatifs sur le plan juridique et partant, amoindrir leur portée.

3. Le risque d'inconstitutionnalité de certaines mesures de la présente proposition de loi

Dans la présente proposition de loi, certains dispositifs ne semblent pas conformes à la Constitution et risqueraient donc, s'ils étaient adoptés en l'état, d'être censurés lors d'une question prioritaire de constitutionnalité.

L'article 1^{er} impose aux professionnels qui mettent en relation des conducteurs et des passagers des obligations définies de façon très large, tout en punissant toute infraction à ces dispositions d'une amende de 300 000 euros.

Ce dispositif semble très ambitieux en termes d'affichage, puisqu'il impose à ces professionnels de « *s'assurer du respect, par les conducteurs [...] des règles régissant [...] le contrat de transport et des règles d'accès aux professions et aux activités de transport routier de personnes* » et de « *[prendre] des mesures afin de prévenir l'exécution de déplacements dans des conditions illicites* ». Mais, en ne définissant pas suffisamment ces obligations et en renvoyant à un décret en Conseil d'État le soin de le faire, il enfreint le **principe constitutionnel de légalité des délits et des peines**. Il risque donc de devenir inopérant si le Conseil constitutionnel, saisi d'une question prioritaire de constitutionnalité, le censure.

De plus, le montant de l'amende n'est pas conforme au **principe de proportionnalité des peines**. L'article punit de la même amende de 300 000 euros le fait, pour un professionnel de mise en relation, de ne pas respecter les obligations qui lui sont imposées (par exemple, la vérification des cartes professionnelles des conducteurs), et le fait d'organiser sciemment la mise en relation de passagers et de conducteurs non professionnels pour la réalisation de prestations de transport à titre onéreux et donc illégales. Or, il s'agit de deux infractions de nature différente.

L'article 2, qui autorise l'autorité administrative à imposer aux personnes intervenant dans le secteur du transport public particulier de personnes la transmission périodique de données, soulève aussi un certain nombre de difficultés d'ordre juridique. En particulier, l'étendue des données concernées, qui inclut les données relatives aux déplacements ou aux passagers, semble disproportionnée par rapport à l'objectif poursuivi, qui est de disposer de données chiffrées fiables sur le secteur et d'en assurer la régulation.

III. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION

A. UN SOUTIEN DE PRINCIPE AUX DIFFÉRENTES MESURES PROPOSÉES

Votre commission approuve, sur le fond, la majorité des mesures contenues dans la proposition de loi, dans la mesure où elles sont destinées à

rétablir les conditions d'une concurrence saine entre les différents acteurs du transport de personnes et à protéger davantage les conducteurs vis-à-vis des professionnels qui les mettent en relation avec des clients.

Elle a néanmoins cherché à apporter une réponse aux difficultés juridiques soulevées et à clarifier les responsabilités respectives du pouvoir législatif et du pouvoir exécutif.

B. LA SÉCURISATION JURIDIQUE DE PLUSIEURS DISPOSITIFS

Votre commission s'est attachée, dans les délais qu'elle avait, à apporter une première réponse aux difficultés juridiques soulevées.

À l'article 1^{er}, elle a **défini dans la loi les obligations qui pourraient être imposées aux professionnels qui mettent en relation des conducteurs et des passagers**, en s'inspirant de l'actuel article L. 3122-6 du code des transports qui prévoit des obligations de ce type pour les plateformes de VTC. Elle a par ailleurs **supprimé l'amende de 300 000 euros**, pour préconiser la mise en place, par le pouvoir réglementaire, d'amendes contraventionnelles exigibles à chaque manquement. Ce dispositif répressif aurait l'avantage d'être plus facilement mis en œuvre, tout en restant dissuasif.

Elle a **supprimé l'article 2** en raison des difficultés juridiques qu'il soulève. Sans remettre en cause l'intérêt d'une meilleure connaissance du secteur du transport public particulier de personnes, votre commission considère que **cet objectif peut être atteint par des procédures existantes, qui sont moins intrusives, pour les passagers comme pour les entreprises**.

L'administration dispose en effet déjà d'un certain nombre de données en raison des différentes obligations déclaratives imposées au secteur. En outre, **la loi du 7 juin 1951 sur l'obligation, la coordination et le secret en matière de statistiques**, complétée par la loi du 7 octobre 2016 pour une République numérique, permet la réalisation d'études approfondies dans des conditions satisfaisantes : ces études sont réalisées après une procédure de **concertation** avec les acteurs privés concernés, dans des conditions garantissant le **secret** des informations transmises, et avec des **amendes coercitives** en cas de refus de transmission des informations requises.

En tout état de cause, si des transferts de données à l'administration étaient considérés comme indispensables, ils devraient être assortis de garanties juridiques plus solides.

À l'article 3, votre commission a **précisé le champ de la dérogation à l'interdiction faite aux centrales de réservation d'imposer des clauses d'exclusivité aux conducteurs**, pour que cette dérogation ne soit effectivement accordée que dans des cas très limités.

À l'**article 4**, votre commission a avancé au 1^{er} janvier 2017, au lieu du 1^{er} juillet 2017, l'entrée en vigueur de l'interdiction des services occasionnels légers régis par la loi Loti dans les grandes agglomérations, afin d'éviter qu'entre la promulgation de la loi et le 1^{er} juillet 2017, de nouvelles entreprises régies par la loi Loti soient créées dans le seul but de bénéficier des mesures transitoires prévues pour leur conversion en exploitants de taxi ou de VTC. Votre commission a en revanche conservé la date limite du 1^{er} juillet 2018, retenue lors de la concertation, à l'issue de laquelle ces services seront définitivement interdits, pour laisser aux entreprises existantes le temps de convertir leur activité.

C. LA CLARIFICATION DES RESPONSABILITÉS RESPECTIVES DU POUVOIR LÉGISLATIF ET DU POUVOIR EXÉCUTIF

À l'**article 1^{er}**, votre commission a inscrit précisément dans la loi les obligations imposées aux professionnels qui mettent en relation des conducteurs et des passagers.

En sens inverse, elle a supprimé du texte les dispositions d'ordre réglementaire, qui, d'une part, nuisent à la qualité de la loi en allongeant de façon inutile certains articles, d'autre part, entretiennent le flou sur les responsabilités respectives du pouvoir législatif et du pouvoir exécutif.

Elle a ainsi supprimé les dispositions relatives à l'organisation des examens, et notamment l'**article 6**, qui confie aux chambres des métiers et de l'artisanat l'organisation de l'examen d'accès aux professions du transport public particulier de personnes. Votre rapporteur n'est pas opposé à une telle mesure, mais considère que ce transfert peut se faire **par la voie réglementaire**.

EXAMEN DES ARTICLES

Article 1^{er}

(articles L. 3141-1, L. 3141-2, L. 3142-1, L. 3142-2, L. 3142-3, L. 3142-4, L. 3142-5, L. 3143-1, L. 3143-2 et L. 3143-3 [nouveaux] du code des transports)

Obligations imposées aux professionnels qui mettent en relation des conducteurs et des passagers

Objet : cet article soumet l'ensemble des professionnels qui mettent en relation des conducteurs de véhicules de moins de dix places et des passagers à des règles communes.

I. Le droit en vigueur

Le livre I^{er} de la troisième partie du code des transports, relatif au **transport routier de personnes**, est composé de trois titres : le titre I^{er} régit les transports publics collectifs, le titre II les transports publics particuliers, et le titre III le transport privé routier de personnes.

A. La mise en relation entre conducteurs et clients dans le secteur du transport public particulier de personnes (titre II du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports)

La mise en relation entre conducteurs et clients est abordée dans le titre II pour les taxis, les VTC et les véhicules motorisés à deux ou trois roues conduits à titre onéreux, tel qu'il a été modifié à l'occasion de la loi du 1^{er} octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur.

Dispositions générales

Dans le **chapitre préliminaire** comportant des **dispositions générales** applicables aux trois professions, introduit par la loi du 1^{er} octobre 2014, l'article **L. 3120-2** interdit aux **intermédiaires** auxquels les exploitants de **VTC et de « mototaxis »** ont recours de participer à toute action de nature à remettre en cause le monopole de la maraude accordé aux taxis, comme, par exemple, le fait d'informer les clients de la localisation et de la disponibilité de ces véhicules en temps réel. Cet article est aussi applicable aux intermédiaires qui mettent en relation des exploitants de **véhicules de moins de dix places dans le cadre du régime fixé par la loi Loti** avec des clients, en application de l'article L. 3112-1.

L'article **L. 3120-3** dispose que **toute personne qui se livre ou apporte son concours à l'organisation ou à la vente d'une prestation** de transport public particulier de personnes est **responsable de plein droit, à l'égard du client, de la bonne exécution des obligations résultant du contrat**, que ce contrat ait été conclu à distance ou non et que ces obligations

soient à exécuter par elle-même ou par d'autres prestataires de services, sans préjudice de son droit de recours contre ceux-ci.

Toutefois, elle peut s'exonérer de tout ou partie de sa responsabilité en apportant la preuve que l'inexécution ou la mauvaise exécution du contrat est imputable soit 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.

Cet article est aussi applicable aux services occasionnels effectués avec des **véhicules de moins de dix places dans le cadre du régime fixé par la loi Loti**, en application de l'article L. 3112-1.

L'article L. 3120-4 oblige les personnes fournissant des prestations de transport public particulier et **celles qui les mettent en relation avec des clients, directement ou indirectement**, à détenir un contrat **d'assurance couvrant leur responsabilité civile professionnelle**.

Dispositions applicables aux taxis

Dans le chapitre I^{er} relatif aux taxis, **l'article L. 3121-11-2** prohibe le fait pour tout **intermédiaire d'interdire à un exploitant ou un conducteur de taxi de prendre en charge un client**, y compris lorsque la sollicitation est intervenue par voie électronique ou par un tiers. Toute stipulation contractuelle contraire, par exemple celle qui instaurerait une clause d'exclusivité au profit d'une centrale de réservation, est réputée non écrite. Cette disposition est d'ordre public.

Dispositions applicables aux VTC

La section 3 du chapitre II relatif aux voitures de transport avec chauffeur, intitulée « dispositions relatives aux intermédiaires », comporte deux articles.

L'article L. 3122-5 oblige les intermédiaires à **déclarer leur activité auprès du gestionnaire du registre des VTC**, en fournissant les informations relatives à leur assurance de responsabilité civile. Cette déclaration est renouvelée chaque année et en cas de changement de situation.

L'article L. 3122-6 oblige **ces intermédiaires à s'assurer annuellement que les exploitants de VTC qu'ils mettent en relation avec des clients disposent des documents suivants**, en cours de validité :

- 1° le certificat d'inscription au registre des VTC ;
- 2° les cartes professionnelles du ou des conducteurs ;
- 3° un justificatif de l'assurance de responsabilité civile professionnelle.

Dispositions applicables aux véhicules motorisés à deux ou trois roues conduits à titre onéreux

Le chapitre III, relatif aux « mototaxis », ne comporte aucune disposition spécifique relative aux intermédiaires.

Sanctions

C'est le chapitre IV du titre II qui définit les sanctions administratives et pénales en cas d'infraction aux dispositions de ce titre. En ce qui concerne les obligations imposées aux intermédiaires :

- **l'article L. 3124-4** punit de **15 000 euros** d'amende le fait de contrevenir à l'article L. 3121-11-2, qui interdit aux intermédiaires de taxi d'imposer des **clauses d'exclusivité** aux conducteurs ;

- **l'article L. 3124-7** punit **d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende** le fait de contrevenir à **l'obligation de déclaration** imposée aux intermédiaires qui mettent en relation des VTC et des clients à l'article L. 3122-5. Pour les personnes physiques, ces peines peuvent être doublées de la suspension du permis de conduire, de l'immobilisation du véhicule, pendant une durée maximale de cinq ans, ou de la confiscation du véhicule. Pour les personnes morales, le montant de l'amende peut être supérieur en application de l'article L. 131-38 du code pénal¹. Elles peuvent aussi être soumises à une peine de confiscation, ainsi qu'à l'affichage ou la diffusion de la décision prononcée ;

- **l'article L. 3124-13** punit de **deux ans d'emprisonnement et de 300 000 euros d'amende** le fait d'organiser un système de mise en relation de clients avec des personnes qui se livrent à des activités de transport public particulier de personnes sans être ni des taxis, ni des voitures de transport avec chauffeur, ni des « mototaxis », ni des entreprises de transport routier pouvant effectuer des services occasionnels dans le cadre du régime fixé par la loi Loti. Les personnes morales déclarées responsables pénalement de ce délit encourent une amende égale au quintuple de ce montant, en application de l'article L. 131-38 du code pénal, et aux peines prévues aux 2° à 9° de l'article L. 131-39, pour une durée maximale de cinq ans, à savoir :

2° l'interdiction d'exercer directement ou indirectement une ou plusieurs activités professionnelles ou sociales ;

3° le placement sous surveillance judiciaire ;

4° la fermeture des établissements ou de l'un ou de plusieurs des établissements de l'entreprise ayant servi à commettre les faits incriminés ;

5° l'exclusion des marchés publics ;

¹ Le taux maximum de l'amende applicable aux personnes morales est égal au quintuple de celui prévu pour les personnes physiques par la loi qui réprime l'infraction.

6° l'interdiction de procéder à une offre au public de titres financiers ou de faire admettre ses titres financiers aux négociations sur un marché réglementé ;

7° l'interdiction d'émettre des chèques autres que ceux qui permettent le retrait de fonds par le tireur auprès du tiré ou ceux qui sont certifiés ou d'utiliser des cartes de paiement ;

8° la peine de confiscation, dans les conditions et selon les modalités prévues à l'article 131-21 du code pénal ;

9° l'affichage de la décision prononcée ou la diffusion de celle-ci soit par la presse écrite, soit par tout moyen de communication au public par voie électronique.

B. La mise en relation entre conducteurs et passagers dans le cadre du covoiturage (titre III du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports)

Le covoiturage, qui appartient à la catégorie **du transport privé de personnes**, est défini et régi par l'article L. 3132-1 du code, qui dispose que *« le covoiturage se définit comme l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. Leur mise en relation, à cette fin, peut être effectuée à titre onéreux et n'entre pas dans le champ des professions définies à l'article L. 1411-1 [d'auxiliaires de transport]. »*

C. Les textes législatifs récents applicables à certains intermédiaires

Les articles 49 et 50 de la loi n° 2016-1321 du 7 octobre 2016 pour une **République numérique** définissent et soumettent les **opérateurs de plateforme en ligne** à certaines règles en matière **d'information du consommateur**.

Ils sont applicables aux plateformes qui mettent en relation des passagers et des conducteurs de transport public particulier de personnes, de véhicules légers régis par la loi Loti ou de covoiturage.

Par ailleurs, l'article 60 de la loi n° 2016-1088 du 8 août 2016 relative au travail, à la modernisation du dialogue social et à la sécurisation des parcours professionnels, instaure une **responsabilité sociale** des plateformes :

- 1) auxquelles recourent des travailleurs indépendants, pour l'exercice de leur activité professionnelle ;
- 2) qui déterminent les caractéristiques de la prestation de service fournie ou du bien vendu et fixent son prix.

II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Le présent article vise à **soumettre les services de mise en relation entre des conducteurs et des passagers à des règles communes**, en créant un nouveau titre à cet effet dans le livre I^{er} de la troisième partie du code des transports, le titre IV intitulé « Les activités de mise en relation », composé de trois chapitres.

Ce nouveau titre reprendrait un certain nombre de dispositions existantes, issues de la loi du 1^{er} octobre 2014, qu'il déplacerait, en les modifiant parfois à la marge.

Les principales modifications qu'il apporterait, par rapport au droit existant, sont les suivantes :

- l'encadrement de **l'ensemble des services de mise en relation** entre conducteurs et passagers, **covoiturage compris**, par des **règles communes**, visant à leur confier une **part de responsabilité dans le respect, par les conducteurs, des règles qui leur sont applicables** (au chapitre I^{er}) ;

- l'application aux centrales de réservation des taxis, des « mototaxis » et des véhicules légers obéissant au régime de la loi Loti, des **obligations déclaratives** aujourd'hui applicables aux centrales de réservation des VTC (au chapitre II) ;

- **le renforcement du dispositif de sanctions** prévu en cas d'infraction à ces dispositions (au chapitre III).

Chapitre I^{er} « Dispositions générales » (nouveaux articles L. 3141-1 et L. 3141-2)

Le nouvel article L. 3141-1 détermine le **champ d'application** du nouveau titre créé, de façon négative, en éliminant les types de déplacements qui ne seront pas concernés par ce nouveau titre.

Seront soumis à ce nouveau titre les professionnels mettant en relation, à distance, des conducteurs et des passagers, afin de réaliser des déplacements effectués au moyen de véhicules motorisés (y compris de deux ou trois roues) de moins de dix places :

- qui ne sont pas des services publics de transport organisés par une autorité organisatrice de transport ;

- qui ne sont pas réalisés dans le cadre d'un conventionnement avec un organisme d'assurance maladie (article L. 322-5 du code de la sécurité sociale) ;

- qui ne sont pas des services privés de transport, organisés par les personnes publiques, les entreprises et les associations pour les besoins normaux de leur fonctionnement, notamment pour le transport de leur personnel ou de leurs membres.

En pratique, et de façon positive, ce titre s'appliquera aux personnes qui mettent en relation **des passagers et des conducteurs de taxi, VTC, véhicules motorisés à deux ou trois roues conduits à titre onéreux, véhicules légers répondant au régime fixé par la loi Loti, et véhicules utilisés dans le cadre d'un covoiturage.**

Le **nouvel article L. 3141-2** obligera ces professionnels à « *[s'assurer] du respect, par les conducteurs [qu'ils mettent] en relation avec des passagers, des règles régissant, le cas échéant, le contrat de transport et des règles d'accès aux professions et aux activités de transport routier de personnes.* » Ils devront aussi prendre « *des mesures afin de prévenir l'exécution de déplacements dans des conditions illicites* ».

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

En parallèle, l'article 8 de la proposition de loi¹ vise à **abroger l'article L. 3122-6**, qui impose aujourd'hui aux intermédiaires qui mettent en relation des clients et des exploitants de VTC de vérifier que ceux-ci disposent des documents requis en cours de validité (certificat d'inscription au registre des VTC, carte professionnelle du conducteur ; justificatif de l'assurance de responsabilité civile professionnelle).

Chapitre II « Mise en relation avec des conducteurs professionnels » (nouveaux articles L. 3142-1 à L. 3142-6)

Le **nouvel article L. 3142-1** distingue, parmi les professionnels mentionnés à l'article L. 3141-1, ceux qui mettent en relation les passagers avec des conducteurs exerçant leur activité à titre professionnel. Il dénomme ces professionnels « **centrales de réservation** ».

Il s'agit en fait des entités qui mettent en relation des clients et des conducteurs de taxi, VTC, « mototaxis », et véhicules légers soumis au régime de la loi Loti.

Le **nouvel article L. 3142-2** obligera ces centrales de réservation à **déclarer leur activité à l'autorité administrative**, dans des conditions définies par voie réglementaire. Il **reprend ainsi l'obligation qui figure aujourd'hui à l'article L. 3122-5 pour les intermédiaires qui mettent en relation des clients et des exploitants de VTC** (et que l'article 8 de la proposition de loi prévoit d'abroger²), **en l'étendant aux centrales de**

¹ Précisément, le 8° du I de l'article 8.

² Précisément, le 8° du I de l'article 8.

réserve de taxis, de mototaxis et de véhicules légers soumis au régime de la loi Loti. Comme cet article, il imposera le renouvellement annuel de la déclaration.

Par rapport à l'article L. 3122-5, cet article comporte deux dispositions nouvelles :

- l'indication suivant laquelle *« cette déclaration est effectuée par la personne assurant l'exécution des prestations de mise en relation ou son représentant légal. Cette personne est responsable de la mise en œuvre des obligations résultant du présent titre et des dispositions prises pour son application »* ;

- la précision du contenu de la déclaration, qui comprendra *« notamment les informations permettant de connaître la part respective de chaque catégorie d'exploitants dans l'activité de mise en relation de la centrale de réservation et le résultat des vérifications effectuées par la centrale pour se conformer à l'article L. 3141-2 »*. Cette disposition a été ajoutée en commission à l'initiative du rapporteur.

Le nouvel article L. 3142-3 reprend le contenu actuel de l'article L. 3120-3 sur la responsabilité, à l'égard du client, de la bonne exécution des obligations du contrat de transport, en l'appliquant explicitement aux centrales de réservation, alors que l'article L. 3120-3 désigne *« toute personne qui se livre ou apporte son concours à l'organisation ou à la vente »* de la prestation. En parallèle, l'article 8 de la proposition de loi¹ abrogerait cet article L. 3120-3.

Le nouvel article L. 3142-4 reprend l'obligation actuellement imposée aux centrales de réservation de justifier d'un **contrat d'assurance de responsabilité civile professionnelle**. En parallèle, l'article 8 de la proposition de loi² ne ferait plus référence à cette obligation à l'article L. 3120-4.

Le nouvel article L. 3142-4-1, introduit en séance publique à l'initiative du rapporteur, impose à toute centrale de réservation de s'assurer *« annuellement que chaque exploitant qu'elle met en relation avec des clients dispose d'un contrat d'assurance de responsabilité civile professionnelle en cours de validité »*, comme le prévoit aujourd'hui l'article L. 3122-5 pour les intermédiaires qui mettent en relation des clients et des exploitants de VTC.

Le nouvel article L. 3142-5 reprend, en le modifiant, le contenu actuel de l'article L. 3121-11-2, que l'article 8 de la proposition de loi³ vise à abroger. Alors que cet article L. 3121-11-2 interdit actuellement à tout intermédiaire proposant à des clients de réserver un taxi d'interdire à l'exploitant ou au conducteur d'un taxi de prendre en charge un client, *y compris lorsque la sollicitation est intervenue par voie électronique ou par un tiers,*

¹ Précisément, le 3° du I de l'article 8.

² Précisément, le 4° du I de l'article 8.

³ Précisément, le 6° du I de l'article 8.

le nouvel article ne fera **référence qu'au cas où le taxi serait sollicité directement par un client**, en maraude, dans la mesure où l'article 3 de la proposition de loi interdira, de façon générale, à tout intermédiaire d'interdire aux exploitants ou aux conducteurs de recourir à d'autres intermédiaires, ce qui couvrira le cas de la sollicitation d'un taxi par voie électronique.

Le nouvel article L. 3142-5 précise en revanche que cette **interdiction ne s'applique pas si le taxi est réservé**, ce qui n'est pas le cas à l'article L. 3121-11-2.

Le **nouvel article L. 3142-6** renvoie à un décret en Conseil d'État la fixation des modalités d'application du chapitre II.

Chapitre III « Sanctions » (nouveaux articles L. 3143-1 A à L. 3143-4)

Le **nouvel article L. 3143-1 A**, introduit en commission à l'initiative du rapporteur, punit de **300 000 euros d'amende** le fait de contrevenir à l'article L. 3141-2 (obligation faite aux professionnels qui mettent en relation des passagers et des conducteurs de s'assurer du respect des règles applicables et de prévenir l'exécution de déplacements dans des conditions illicites).

Le **nouvel article L. 3143-1** punit **d'un an d'emprisonnement et 15 000 euros d'amende** le fait de contrevenir à l'article L. 3142-2 (obligations déclaratives imposées aux services de mise en relation avec des conducteurs professionnels). Il s'agit d'une **sanction équivalente** à celle prévue aujourd'hui à l'article L. 3124-7 pour les services de mise en relation avec des VTC soumis à cette obligation.

Le **nouvel article L. 3143-2** punit **d'un an d'emprisonnement et 15 000 euros d'amende** le fait de contrevenir à l'article L. 3142-5 (interdiction de clauses d'exclusivité pour les centrales de réservation des taxis). Par rapport au droit en vigueur (le III de l'article L. 3124-4), cette **sanction est alourdie d'une peine de prison d'un an**.

Le **nouvel article L. 3143-3** reprend la **sanction aujourd'hui prévue à l'article L. 3124-13** en cas de mise en relation de clients avec des conducteurs non professionnels, de 300 000 euros d'amende et deux ans d'emprisonnement. À l'initiative du rapporteur, les députés ont supprimé, en commission, l'indication suivant laquelle les peines prévues aux 2° à 7° de l'article L. 131-38 du code pénal pour les personnes morales ne peuvent être prononcées que pour une durée maximale de cinq ans.

Le **nouvel article L. 3143-4**, introduit en commission à l'initiative du rapporteur, indique que le décret en Conseil d'État prévu à l'article L. 3142-6 définira les sanctions encourues par les centrales de réservation en infraction avec les articles L. 3142-3 (responsabilité de la bonne exécution du contrat) et L. 3142-4 (justification d'un contrat d'assurance).

III. La position de votre commission

Votre commission est **favorable aux mesures proposées**, qui vont dans le sens d'une **responsabilisation accrue des professionnels qui mettent en relation des conducteurs et des passagers**.

Elle a néanmoins relevé la **fragilité juridique** d'un dispositif qui, d'une part, impose à ces professionnels des **obligations très imprécises** (en particulier, l'obligation de « *prendre des mesures afin de prévenir l'exécution de déplacements dans des conditions illicites* »), au nouvel article L. 3141-2, d'autre part, **sanctionne l'infraction à ces obligations d'une amende très lourde, de 300 000 euros**, au nouvel article L. 3143-1 A.

En ne définissant pas suffisamment l'infraction et en renvoyant à un décret en Conseil d'État le soin de le faire, ce dispositif **n'est pas conforme au principe constitutionnel de légalité des délits et des peines**.

S'il semble ambitieux en termes d'affichage, puisqu'il vise à « *prévenir l'exécution de déplacements dans des conditions illicites* » - un objectif partagé par tous -, il risque de devenir inopérant si le Conseil constitutionnel, saisi d'une question prioritaire de constitutionnalité, le censure.

Ce dispositif génère en outre de **l'incertitude pour les acteurs concernés**, proportionnelle aux latitudes fixées au pouvoir réglementaire pour définir les obligations qui leur seront applicables « *en tenant compte des caractéristiques du service de mise en relation, notamment ses règles d'utilisation, le caractère professionnel ou non de l'activité des conducteurs et la nature des relations contractuelles entre le conducteur et le professionnel, ainsi que des caractéristiques des déplacements.* »

L'imprécision de cette rédaction est d'autant plus surprenante que le code des transports comporte déjà un article L. 3122-6, introduit il y a moins de deux ans par la loi « Thévenoud », qui fixe des obligations claires pour les professionnels de mise en relation avec des conducteurs de VTC (la vérification du certificat d'inscription au registre des VTC, du justificatif d'assurance et des cartes professionnelles). Or, l'article 8 de la proposition de loi prévoit de le supprimer.

Votre commission a par ailleurs jugé **le montant de la sanction disproportionné**. En effet, la proposition de loi punit de **la même amende de 300 000 euros** le fait, pour un professionnel de mise en relation, de ne pas respecter les obligations qui lui sont imposées par la proposition de loi (par exemple, la vérification des cartes professionnelles des conducteurs), et le **fait d'organiser sciemment la mise en relation de passagers et de conducteurs non professionnels pour la réalisation de prestations de transport illégales** (aujourd'hui prévue à l'article L. 3124-13 du code et reprise dans le nouvel article L. 3143-3). Or, il s'agit de **deux infractions de nature différente**.

Partant de ce constat, votre commission a adopté **l'amendement COM-36 du rapporteur**, qui propose une **définition, dans la loi, des obligations** imposées aux professionnels de mise en relation entre conducteurs et passagers, en s'inspirant de l'actuel article L. 3122-6.

Ceux-ci devront s'assurer que les conducteurs qu'ils mettent en relation avec des passagers disposent :

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

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

3° le cas échéant [lorsqu'il s'agit de conducteurs exerçant à titre professionnel], de la carte professionnelle requise pour l'activité pratiquée.

Ils devront aussi vérifier que l'entreprise dont le conducteur relève dispose, le cas échéant, du certificat d'inscription au registre des VTC ou des entreprises de transport (pour les entreprises soumises au régime de la loi Loti par exemple).

Lorsque la mise en relation a pour objet un déplacement réalisé en covoiturage, ils devront fixer un montant maximum exigible par le conducteur au titre du partage des frais, pour assurer le respect de l'article L. 3132-1.

En adoptant **l'amendement COM-35 du rapporteur**, votre commission a également précisé le champ d'application de ces dispositions. Cet amendement y inclut explicitement les professionnels qui mettent en relation des passagers avec des entreprises de transport et non seulement directement avec des conducteurs. Il précise aussi qu'une personne qui organise des services privés de transport, pour ses personnels par exemple, n'est exclue du champ d'application du dispositif que lorsque la mise en relation a effectivement pour objet ces services privés de transport.

Votre commission a adopté **les amendements identiques COM-42 du rapporteur et COM-16 de Cyril Pellevat**, pour supprimer la sanction de 300 000 euros. À la place de ce dispositif, votre rapporteur préconise la mise en place d'amendes contraventionnelles par le pouvoir réglementaire, **exigibles à chaque manquement constaté**. Ces sanctions seraient plus facilement mises en œuvre, tout en restant dissuasives.

Au nouveau chapitre II, votre commission a adopté plusieurs amendements du rapporteur, destinés à recentrer le texte sur les matières législatives et à en améliorer la rédaction.

Outre les **amendements rédactionnels COM-37 et COM-52**, votre commission a supprimé, par **l'amendement COM-38**, les dispositions relatives aux conditions dans lesquelles la déclaration doit s'effectuer et à son contenu, qui relèvent du **domaine réglementaire**. Elle a également

supprimé, par **l'amendement COM-39**, l'obligation faite aux professionnels de vérifier le justificatif d'assurance de responsabilité civile professionnelle, dans la mesure où celle-ci a été intégrée par l'amendement COM-36 au nouvel article L. 3141-2. Avec **l'amendement COM-40**, elle a précisé qu'une centrale de réservation ne peut interdire à un taxi de prendre un client en maraude que lorsque celui-ci est **effectivement rendu indisponible par une réservation**, et pas seulement s'il est réservé, dans la mesure où un taxi peut être réservé plusieurs heures ou jours à l'avance. Enfin, en adoptant **l'amendement COM-41**, elle a supprimé le renvoi à un décret en Conseil d'État pour fixer les conditions d'application du chapitre, celui-ci n'apparaissant pas nécessaire compte tenu de la précision des articles désormais contenus dans le chapitre.

Dans le chapitre relatif aux sanctions, votre commission a adopté l'amendement **COM-53 du rapporteur**, pour **rétablir, au nouvel article L. 3143-2, la seule sanction prévue par la loi Thévenoud, de 15 000 euros d'amende**, punissant une centrale de réservation qui interdit à un taxi de prendre en charge un client en maraude. L'ajout d'une peine d'emprisonnement d'un an ne semble en effet pas justifié, dans la mesure où ces centrales de réservation sont en grande majorité des personnes morales.

Par **l'amendement COM-43 du rapporteur**, votre commission a **précisé, au nouvel article L. 3143-3, le champ d'application du délit d'organisation de la mise en relation de passagers et de conducteurs non professionnels**, en indiquant que ce délit est constaté lorsque cette mise en relation a effectivement pour objet la réalisation de prestations de transport public particulier de personnes.

Elle a également adopté **l'amendement COM-17 de Cyril Pellevat**, qui rétablit, au même article, l'indication suivant laquelle les peines prévues aux 2° à 7° de l'article L. 131-38 du code pénal ne peuvent être prononcées que pour une durée maximale de cinq ans, qui figurait dans la loi Thévenoud.

Enfin, elle a supprimé, par **les amendements COM-44 du rapporteur et COM-20 de Cyril Pellevat**, le nouvel article L. 3143-4, qui renvoie à un décret en Conseil d'État la définition de sanctions encourues par les centrales de réservation en infraction avec les articles L. 3142-3 (responsabilité de la bonne exécution du contrat) et L. 3142-4 (justification d'un contrat d'assurance). En effet, **puisque des amendes contraventionnelles sont envisagées, il revient au pouvoir réglementaire de les définir, sans qu'il soit nécessaire que le législateur l'habilite à cet effet.**

Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.

Article 2

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

Obligation de transmission de données à l'autorité administrative

Objet : cet article autorise l'autorité administrative à imposer aux personnes intervenant dans le transport public particulier de personnes la transmission d'un certain nombre de données.

I. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Le présent article vise à compléter le chapitre préliminaire du titre du code des transports consacré aux transports publics particuliers par deux nouveaux articles relatifs à la transmission des données des acteurs du secteur à l'autorité administrative. Il a été remanié en commission à l'Assemblée nationale, à l'initiative de son rapporteur.

Le **nouvel article L. 3120-6 A** vise à autoriser l'autorité administrative à imposer aux personnes intervenant dans le transport public particulier de personnes, « *en particulier aux centrales de réservation* », la transmission de données, soit de façon ponctuelle, soit de façon périodique, pour :

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

2° Rendre publique ou communiquer aux personnes intéressées, sous réserve des secrets protégés par la loi, toute information utile relative à l'économie du secteur ;

3° La fixation des tarifs réglementés des prestations de taxi ou l'appréciation des motifs justifiant une dérogation à l'interdiction faite aux centrales de réservation d'imposer des clauses d'exclusivité.

Le **II** de l'article autorise l'autorité administrative à imposer la transmission périodique :

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

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

L'article précise que les données relatives aux passagers sont rendues **anonymes** avant leur transmission à l'autorité administrative. Il l'autorise néanmoins dans le même temps à procéder à la mise en œuvre de

traitements automatisés de données à caractère personnel, en rappelant que ceux-ci sont soumis à la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

Le **III** de l'article renvoie à un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de la concurrence et de la Commission nationale de l'informatique et des libertés, la détermination des conditions d'application de l'article et l'amende encourue en cas de manquements aux obligations de transmission de données.

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

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

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

[3° supprimé]

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

II. La position de votre commission

Votre commission partage l'objectif poursuivi par cet article, qui est de disposer de données fiables sur le transport public particulier de personnes, afin d'en améliorer la régulation.

Le dispositif proposé soulève néanmoins **un certain nombre de difficultés juridiques**.

En premier lieu, **l'étendue des données** que pourrait demander l'autorité administrative est **très large et disproportionnée** par rapport à l'objectif poursuivi, puisque l'article prévoit la transmission périodique à l'autorité administrative des données relatives aux déplacements et aux passagers.

Pour les passagers, il convient de s'assurer du droit au respect de la vie privée. Si l'anonymisation de ces données est prévue avant leur transmission, elle ne constitue pas une garantie suffisante s'agissant d'informations relatives à des trajets effectués à partir de ou en direction d'adresses récurrentes. Il y a en outre une **ambiguïté dans la rédaction de**

l'article, puisqu'il autorise l'autorité administrative à procéder à des traitements automatisés de **données à caractère personnel**, alors que les données sont censées avoir été rendues anonymes avant leur transmission.

Pour les entreprises, l'objectif mentionné au 2° de l'article L. 3120-6 A, qui est de rendre publique ou communiquer aux personnes intéressées, sous réserve des secrets protégés par la loi, toute information utile relative à l'économie du secteur paraît très large et ne saurait justifier le recueil, par l'autorité administrative, de l'ensemble de leurs données commerciales. Le fait qu'une personne intéressée puisse se faire communiquer des données sans que les autres acteurs en aient connaissance pourrait d'ailleurs fausser le jeu de la concurrence.

Il y a en outre une **incohérence entre le fait de vouloir concentrer les données relatives au transport public particulier de personnes auprès d'une autorité administrative unique**, le ministère des transports, alors que les **différents objectifs mentionnés relèvent aussi de la responsabilité d'autres acteurs**. La lutte contre les pratiques anticoncurrentielles relève du ministère de l'économie et de l'Autorité de la concurrence, la détermination du nombre des licences de taxi revient à la préfecture de police de Paris ou aux collectivités territoriales, et c'est surtout pour ces dernières que la connaissance de ce secteur constitue un enjeu pour l'organisation des politiques publiques de la mobilité.

Votre rapporteur rappelle que l'objectif d'une meilleure connaissance du secteur peut être atteint par des **procédures moins intrusives pour les passagers comme pour les entreprises**. L'administration dispose déjà d'un certain nombre de données en raison des différentes obligations déclaratives imposées au secteur.

La loi du 7 juin 1951 sur l'obligation, la coordination et le secret en matière de statistiques, enrichie par la loi du 7 octobre 2016 pour une République numérique, permet en outre la réalisation d'études approfondies dans des conditions satisfaisantes : ces études sont réalisées après une procédure de concertation avec les acteurs privés concernés, dans des conditions garantissant le secret des informations transmises, et avec des amendes coercitives en cas de refus de transmission des informations requises.

En tout état de cause, si des transferts de données à l'administration étaient considérés comme indispensables, ils devraient être assortis de garanties juridiques plus solides.

Votre rapporteur s'interroge également sur la **contrainte** que pourrait représenter cette obligation de transmission de données **pour les exploitants et conducteurs de taxi ou de VTC, qui sont inclus dans le champ de ce dispositif au même titre que les centrales de réservation**.

Pour l'ensemble de ces raisons, votre commission a adopté les **amendements de suppression de l'article COM-45 du rapporteur et COM-21 de Cyril Pellevat.**

Votre commission a supprimé cet article.

Article 3

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

Interdiction, pour les centrales de réservation, d'imposer des clauses d'exclusivité aux conducteurs

Objet : cet article interdit aux centrales de réservation d'imposer des clauses d'exclusivité aux conducteurs, en prévoyant des dérogations à cette interdiction.

I. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Le présent article vise à insérer, dans le titre II du livre IV du code de commerce consacré aux pratiques anticoncurrentielles, un **nouvel article L. 420-2-2** interdisant « *les accords, les pratiques concertées et les pratiques unilatérales ayant pour objet ou pour effet d'interdire ou de limiter substantiellement la possibilité pour une entreprise admise à exécuter des prestations de transport public particulier de personnes ou des services occasionnels de transport collectif de personnes effectués au moyen de véhicules légers* :

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

2° *Sans préjudice de l'article L. 3142-5 du code des transports¹, de commercialiser les services de transport qu'elle exécute ;*

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

L'article L. 420-4 du même code serait en outre complété pour autoriser deux types de dérogations à cette interdiction.

Ne seraient pas soumis à cette disposition « *les accords ou pratiques dont les auteurs peuvent justifier qu'ils sont fondés sur des motifs objectifs tirés de l'efficacité économique et qui réservent aux consommateurs une partie équitable du profit qui en résulte* », en application de l'actuel III de l'article L. 420-4, complété par le présent article. Dans ce cas de figure, la centrale de

¹ Créé par l'article 1^{er}, cf. supra.

réserve devrait démontrer que ces conditions sont réunies *a posteriori*, une fois qu'elle a mis en œuvre une telle pratique, en cas de procédure devant l'Autorité de la concurrence par exemple.

Par ailleurs, le III de l'article L. 420-4 serait complété par un nouvel alinéa prévoyant qu'un arrêté conjoint des ministres chargés de l'économie et des transports, pris après avis conforme de l'Autorité de la concurrence et pour une durée ne pouvant excéder cinq ans, pourrait reconnaître *a priori* que certaines catégories d'accords ou de pratiques, certains accords ou certaines pratiques, notamment lorsqu'ils ont pour objet de favoriser l'apparition d'un nouveau service, satisfont à ces conditions.

Les députés avaient supprimé l'adverbe « notamment » en commission, mais l'ont rétabli en séance publique, à l'initiative du rapporteur. En séance publique, ils ont précisé, à l'initiative de Laurent Grandguillaume, que cette dérogation ne peut être accordée pour une durée supérieure à cinq ans, et, à l'initiative du Gouvernement, que l'arrêté est pris par les ministres chargés de l'économie et des transports (dans le texte initial de la proposition de loi, seul le ministre de l'économie était mentionné).

Ce dispositif entrerait en vigueur trois mois après la promulgation de la loi et serait applicable aux contrats conclus avant cette date.

Diverses mesures de coordination sont également prévues, pour :

- indiquer, à l'article L. 420-3, qu'est nul tout engagement, convention ou clause contractuelle se rapportant à une pratique prohibée par le nouvel article L. 420-2-2 ;

- inclure, aux articles L. 450-5, L. 462-3, L. 462-5, L. 462-6 et L. 464-2 les pratiques mentionnées à ce nouvel article L. 420-2-2 dans le champ des pratiques anticoncurrentielles relevant de l'Autorité de la concurrence ;

- étendre, à l'article L. 464-9, les prérogatives du ministre de l'économie aux pratiques mentionnées à ce nouvel article.

II. La position de votre commission

Votre commission est favorable au dispositif proposé, mais a souhaité préciser, par **l'amendement COM-47 du rapporteur**, le champ des dérogations accordées par arrêté des ministres chargés de l'économie et des transports, en supprimant l'adverbe « notamment ». Cet amendement précise en outre que l'arrêté des ministres ne pourra soustraire certains accords ou pratiques qu'à l'application de l'article L. 420-2-2, concernant l'interdiction des clauses d'exclusivité dans le domaine du transport public particulier de personnes, et non à l'application de l'article L. 420-2-1, qui concerne les droits exclusifs d'importation.

Elle a également adopté **l'amendement rédactionnel COM-46**.

Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.

Article 3 bis

(article L. 3122-4-1 [nouveau] du code des transports)

Création d'un label pour certaines prestations de voitures de transport avec chauffeur

Objet : cet article, inséré en séance publique à l'Assemblée nationale, prévoit la création d'un label identifiant les prestations de VTC répondant à des normes de qualité particulières.

I. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Cet article additionnel, introduit en séance publique à l'Assemblée nationale à l'initiative de Philippe Duron, prévoit la création d'un label identifiant les prestations de VTC répondant à des normes de qualité particulière, dont les critères et les modalités d'attribution seraient définis par un arrêté conjoint des ministres chargés des transports et du tourisme.

II. La position de votre commission

Votre commission est favorable à la création de ce label, qui permettra de mieux identifier, auprès des touristes notamment, les prestations « haut de gamme » autrefois effectuées par les véhicules de grande remise.

Elle a adopté l'**amendement rédactionnel COM-48** du rapporteur.

Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.

Article 4

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

Interdiction des services occasionnels légers régis par la loi Loti dans les grandes agglomérations

Objet : cet article interdit les services occasionnels légers régis par la loi Loti dans les grandes agglomérations, et prévoit des mesures transitoires pour la conversion des entreprises effectuant de tels services en exploitants de taxi ou de VTC.

I. Le droit en vigueur

L'article L. 3112-1 du code des transports prévoit que les services occasionnels exécutés avec des véhicules de moins de dix places sont soumis

aux mêmes règles que les VTC, mototaxis et taxis hors de la zone correspondant à leur autorisation de stationnement, à savoir l'obligation de disposer d'une réservation préalable et l'interdiction de circuler ou de stationner sur la voie publique en quête de clients.

Comme ces services appartiennent à la catégorie des transports publics collectifs, le décret n° 85-891 du 16 août 1985 relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes les oblige à transporter un groupe de personnes, ce dont doit attester un billet collectif.

Or, ce cadre juridique étant plus souple que celui des taxis ou des VTC¹, ce régime est souvent détourné dans les grandes agglomérations par des entreprises réalisant, en fait, des prestations illégales de taxi ou de VTC.

II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

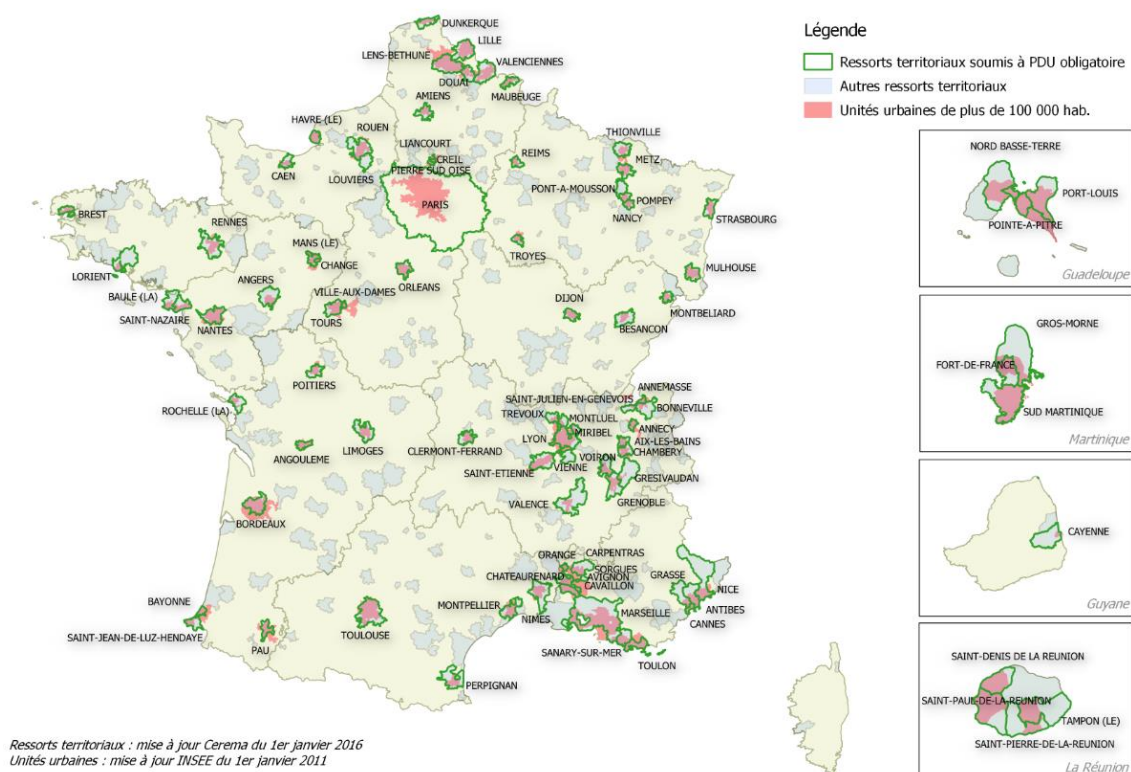
Pour répondre à ce phénomène, le présent article complète l'article L. 3112-1 par un II interdisant la réalisation de ces services occasionnels avec des véhicules de moins de dix places lorsque leurs points de départ et d'arrivée sont situés dans le ressort territorial d'une même autorité organisatrice soumise à l'établissement d'un plan de déplacements urbains (PDU) en application des articles L. 1214-3 et L. 1214-9 du code des transports.

En Ile-de-France, ce périmètre correspond à l'ensemble de la région. Dans le reste du pays, il correspond aux ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants ou recoupant celles-ci.

¹ Cf. *infra*, partie 2. du B. du I. de l'exposé général.

Carte des ressorts territoriaux soumis à l'obligation d'établir un PDU

Ressorts territoriaux soumis à PDU obligatoire



Source : direction générale des infrastructures, des transports et de la mer.

Dans ces périmètres, les **services occasionnels** devraient obligatoirement être réalisés avec un « véhicule motorisé comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places », soit un véhicule de dix places au moins. Ces véhicules ne peuvent être conduits que par des personnes ayant obtenu le permis D.

Hors de ces périmètres, de tels services pourraient continuer à être effectués avec des véhicules de moins de dix places, désormais désignés comme des « véhicules motorisés comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum ».

Cette mesure entrerait en vigueur au 1^{er} juillet 2017, mais avec des **dispositions transitoires** pour les entreprises effectuant à cette date des services occasionnels régis par la loi Loti avec des véhicules de moins de dix places dans les grandes agglomérations :

- ces entreprises pourraient encore effectuer de telles prestations dans ces territoires jusqu'à leur inscription au registre des VTC ou l'acquisition du droit d'exploiter une autorisation de stationnement, et au plus tard jusqu'au 1^{er} juillet 2018 ;

- les conducteurs n'ayant pas achevé la période probatoire de leur permis de conduire pourraient bénéficier de mesures dérogatoires, à titre temporaire, pour qu'ils puissent se conformer aux conditions d'aptitude

requis pour devenir conducteur de taxi ou de VTC ; elles seraient définies par un décret en Conseil d'État ;

- les véhicules des entreprises qui s'inscriraient au registre des VTC pourraient ne pas répondre aux critères requis pour exercer une telle activité, jusqu'au premier renouvellement de l'inscription de ces entreprises au registre des VTC, cinq ans après.

Ces dispositions transitoires ont été précisées en commission, à l'initiative du rapporteur, et en séance publique, à l'initiative du Gouvernement.

III. La position de votre commission

Votre commission est favorable au dispositif proposé, qui distingue les grandes agglomérations, dans lesquelles le régime des services occasionnels est souvent détourné, et le reste du territoire, où ces services correspondent à un réel besoin.

Pour éviter qu'entre la promulgation de la loi et le 1^{er} juillet 2017, de nouvelles entreprises soumises au régime de la loi Loti soient créées dans le seul but de bénéficier de la procédure dérogatoire prévue pour la conversion des entreprises existantes en exploitants ou conducteurs de taxi ou de VTC, votre commission a adopté **l'amendement COM-49 rectifié du rapporteur**, qui avance de six mois l'entrée en vigueur du dispositif et le début de la période transitoire, soit au 1^{er} janvier 2017.

Elle a en revanche **maintenu la date limite du 1^{er} juillet 2018**, retenue à l'issue de la concertation avec les acteurs, pour laisser aux entreprises régies par la loi Loti le temps nécessaire pour convertir leur activité en une activité de transport par taxi ou par VTC.

Par cet amendement, elle a également supprimé des dispositions dont l'interprétation ou l'application pourraient donner lieu à des incertitudes.

En premier lieu, elle a supprimé la formule prévoyant que les entreprises effectuant des services occasionnels dans les grandes agglomérations à la date d'entrée en vigueur du dispositif « *doivent se conformer au titre II du livre Ier de la troisième partie du code des transports [qui régit les taxis et VTC] avant le 1^{er} juillet 2018* ». En effet, si le législateur interdit ces services à partir du 1^{er} juillet 2018 pour les entreprises qui les proposent aujourd'hui, il ne peut les obliger à se diriger vers des activités de taxi ou de VTC. En pratique, elles seront certes encouragées à le faire pour pouvoir continuer à exercer une activité proche sous un autre régime. Mais elles pourront aussi décider d'arrêter définitivement d'exercer, ou de continuer cette activité avec des véhicules de plus de dix places (en faisant passer le permis correspondant à leurs conducteurs), ou en se concentrant sur les trajets effectués hors des agglomérations importantes.

En second lieu, votre commission a supprimé l'indication prévoyant que ces entreprises demeurent régies par l'article L. 3112-1 « *soit jusqu'à l'inscription au registre [des VTC] soit jusqu'à l'acquisition du droit d'exploiter une autorisation de stationnement* », qui créerait une inégalité difficile à justifier entre les entreprises qui convertiraient au plus vite leur activité « Loti » en activité VTC ou taxi, et les autres. En outre, cette mention ne couvre pas tous les cas de figure, puisqu'une entreprise de transport routier pourrait choisir de garder une partie de ses activités « Loti » (avec des véhicules de plus de dix places ou hors grandes agglomérations) et ne procéder aux évolutions encouragées que pour une partie de son activité.

Elle a également adopté les **deux amendements rédactionnels et de précision COM-57 et COM-54 rectifié du rapporteur**, qui précisent le champ des dérogations prévues.

Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.

Article 5

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

Unification des dispositions relatives à l'aptitude professionnelle des conducteurs du transport public particulier de personnes

Objet : cet article rassemble dans des articles uniques les dispositions relatives à l'aptitude professionnelle des conducteurs relevant des différentes catégories du transport public particulier de personnes.

I. Le droit en vigueur

Les dispositions relatives à l'aptitude professionnelle des conducteurs du transport public particulier de personnes sont réparties dans des articles spécifiques correspondant à chaque activité pratiquée.

Pour les **conducteurs de taxi**, ces dispositions figurent dans la section 3 du chapitre 1^{er} du titre II du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports, aux articles L. 3121-9 et L. 3121-10.

L'article L. 3121-9 prévoit que seuls peuvent exercer cette activité :

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

2° Après un stage d'adaptation ou une épreuve d'aptitude, les personnes, ressortissant d'un État membre de l'Union européenne ou d'un

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

L'article L. 3121-10 conditionne l'exercice de l'activité de conducteur de taxi à la délivrance d'une carte professionnelle par l'autorité administrative.

En cas de violation par un conducteur de taxi de la réglementation applicable à la profession, l'article L. 3124-2 autorise l'autorité administrative à lui donner un avertissement ou à procéder au retrait temporaire ou définitif de sa carte professionnelle.

Pour les **conducteurs de VTC**, ces obligations figurent à l'article L. 3122-7, qui réserve cette activité aux personnes justifiant de conditions d'aptitude professionnelle définies par décret, et à l'article L. 3122-8, qui conditionne l'exercice de cette activité à la délivrance d'une carte professionnelle par l'autorité administrative. L'article L. 3124-6 reprend le même dispositif de sanctions administratives que l'article L. 3124-2.

Pour les **conducteurs de véhicules motorisés à deux ou trois roues à titre onéreux**, le 1° de l'article L. 3123-1 prévoit que les chauffeurs doivent être titulaires d'un certificat de capacité professionnelle ou, s'ils sont ressortissants d'un État membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'accord sur l'Espace économique européen, répondre à certaines conditions d'équivalence, et l'article L. 3123-2-1 conditionne l'exercice de cette activité à la délivrance d'une carte professionnelle par l'autorité administrative. L'article L. 3124-11 reprend le même dispositif de sanctions administratives que les articles L. 3124-2 et L. 3124-6.

II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Puisqu'il s'agit d'articles comportant des dispositions similaires, le présent article vise à rassembler les dispositions figurant dans ces différents articles dans trois articles uniques, applicables à l'ensemble des conducteurs du transport public particulier de personnes :

- le **nouvel article L. 3120-2-1** obligera ces conducteurs à répondre, dans des conditions définies par décret en Conseil d'État, à des conditions d'aptitude et d'honorabilité professionnelles ;
- le **nouvel article L. 3120-2-2** indique qu'ils devront être titulaires d'une carte professionnelle délivrée par l'autorité administrative ;
- le **nouvel article L. 3124-11** reprend les sanctions administratives figurant aujourd'hui aux articles L. 3124-2, L. 3124-6 et L. 3124-11.

En commission, les députés ont adopté deux amendements du rapporteur pour :

- élargir la notion de VTC aux véhicules « qui contribuent à la préservation du patrimoine automobile », alors qu'elle est aujourd'hui réservée aux voitures « répondant à des conditions techniques et de confort définies par voie réglementaire », afin de permettre l'exercice de cette activité avec des véhicules de collection ;

- repousser au 1^{er} janvier 2017 l'entrée en vigueur de l'article 5 de la proposition de loi, afin de laisser au Gouvernement le temps de procéder aux adaptations nécessaires de la partie réglementaire du code des transports, et en particulier d'y intégrer les conditions de reconnaissance d'équivalence applicables aux ressortissants d'États membres de l'Union européenne.

En séance, l'Assemblée nationale a adopté un amendement du député socialiste Luc Belot, sous-amendé par le Gouvernement. Il indique que « *les examens destinés à constater les conditions d'aptitude professionnelle (...) ont pour objet d'assurer un haut niveau de sécurité des passagers et des usagers de la route* », qu'ils sont « *organisés dans des conditions permettant à l'ensemble des candidats qui le souhaitent de se présenter dans des conditions de délais et de préparation satisfaisantes* » et impose la publication du nombre de candidats ayant été ajournés par manque de place et les taux de réussite.

III. La position de votre commission

Votre commission est favorable au regroupement des dispositions applicables aux conducteurs du transport public particulier de personnes dans des articles uniques.

Elle a néanmoins supprimé, par **l'amendement COM-50 du rapporteur**, les ajouts effectués en séance publique à l'Assemblée nationale, soit parce qu'ils relèvent du domaine réglementaire, soit parce que leur portée normative est limitée.

Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.

Article 6
(article 23 du code de l'artisanat)

Transfert aux chambres de métiers et de l'artisanat de l'organisation des examens d'accès aux professions du transport public particulier de personnes

Objet : cet article confie aux chambres de métiers et de l'artisanat de région l'organisation des examens d'accès aux professions du transport public particulier de personnes.

I. Le droit en vigueur

Les examens d'accès à la profession de taxi sont organisés par les préfetures, tandis que les examens d'accès à la profession de conducteur de VTC ont été confiés aux centres de formation de conducteurs de VTC agréés.

II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Dans la perspective d'une harmonisation de l'accès aux professions du transport public particulier de personnes, le présent article confie aux chambres de métiers et de l'artisanat de région l'organisation de l'ensemble des examens d'accès aux professions du transport public particulier de personnes, en complétant l'article 23 du code de l'artisanat à cet effet.

En commission, il a été déclaré irrecevable en application de l'article 40 de la Constitution. Il a été rétabli en séance, à l'initiative du Gouvernement.

III. La position de votre commission

Votre commission a adopté **les amendements de suppression de l'article COM-51 du rapporteur et COM-28 de Cyril Pellevat**, dans la mesure où l'organisation des examens relève du domaine réglementaire. L'article 23 du code de l'artisanat qu'il est proposé de modifier est d'ailleurs, à l'origine, un article réglementaire de ce code.

Votre rapporteur n'est pas opposé à ce transfert, mais considère qu'il n'appartient pas au législateur de le décider, d'autant que le ministère a déjà engagé les travaux préparatoires à ce transfert avant même la fin des travaux législatifs.

Votre commission a supprimé cet article.

Article 7

(article 5 de la loi n° 2014-1104 du 1^{er} octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur)

Précision d'une disposition de la loi Thévenoud sur la location-gérance

Objet : cet article précise le régime juridique de la location-gérance.

I. Le droit en vigueur

La loi Thévenoud a réformé le système d'attribution des autorisations de stationnement (les « licences » de taxi) et le statut des locataires de taxi.

Les autorisations de stationnement délivrées après la promulgation de la loi du 1^{er} octobre 2014 doivent être exploitées personnellement et sont inaccessibles.

En revanche, les titulaires de plusieurs autorisations de stationnement délivrées avant cette loi peuvent en faire assurer l'exploitation 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* », selon les termes de l'article L. 3121-1-2 du code des transports créé par l'article 5 de la loi Thévenoud, et dont l'entrée en vigueur a été différée au 1^{er} janvier 2017.

II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Le présent article vise à modifier l'article 5 de la loi Thévenoud pour préciser la rédaction de l'article L. 3121-1-2, et en particulier pour indiquer que **la location-gérance inclut la location de l'autorisation de stationnement et la location du véhicule.**

III. La position de votre commission

Votre commission est favorable à cette précision.

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 7 bis
(article L. 3121-3 du code des transports)

Conditions de cession des licences octroyées avant le 1^{er} octobre 2014 en cas d'inaptitude définitive

Objet : cet article, inséré par l'Assemblée nationale en commission, permet la cession à titre onéreux d'une autorisation de stationnement octroyée à titre gratuit avant le 1^{er} octobre 2014 en cas d'inaptitude définitive.

I. Le droit en vigueur

L'article L. 3121-3 du code des transports prévoit différents cas spécifiques de cession d'autorisations de stationnement délivrées avant la loi du 1^{er} octobre 2014.

En cas **d'inaptitude définitive**, constatée selon les modalités fixées par voie réglementaire, entraînant l'annulation du permis de conduire des véhicules de toutes les catégories, **les titulaires d'autorisations de stationnement acquises à titre onéreux peuvent présenter un successeur sans condition de durée d'exploitation effective et continue**, alors que le régime de droit commun fixé par l'article L. 3121-2 subordonne cette faculté à une exploitation effective et continue de la licence pendant quinze années à compter de sa délivrance.

II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Pour permettre aux titulaires d'ADS obtenues à titre gratuit avant la loi du 1^{er} octobre 2014 de bénéficier de la même faculté de cession en cas d'inaptitude définitive, les députés ont supprimé les termes « acquises à titre onéreux » à l'article L. 3121-3, à l'initiative du rapporteur.

III. La position de votre commission

Votre commission est favorable à cette disposition, mais a souhaité préciser que cette faculté était réservée aux licences octroyées avant la promulgation de la loi Thévenoud du 1^{er} octobre 2014, pour éviter toute ambiguïté, en adoptant **l'amendement COM-58 du rapporteur**.

Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.

Article 8

(articles L. 3120-2, L. 3120-3 [abrogé], L. 3120-4, L. 3121-11-1, L. 3121-11-2 [abrogé], L. 3122-1, L. 3122-5 et L. 3122-6 [abrogés], L. 3124-4, L. 3124-7, L. 3124-13 [abrogé] du code des transports, article L. 511-7 du code de la consommation, article 16 de la loi n° 2014-1104 du 1^{er} octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur)

Coordination

Objet : cet article comporte diverses mesures de coordination.

I. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Cet article abroge des articles du code des transports dont les dispositions ont été déplacées dans de nouveaux articles du code par l'article 1^{er}, et adapte la rédaction d'autres articles du code des transports ou de la consommation pour tenir compte de ces modifications.

Il supprime également, à l'article L. 3121-11-1 du code des transports, l'indication suivant laquelle le registre national recensant les informations relatives à l'identification, à la disponibilité et à la géolocalisation des taxis 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.* »

Il prévoit que le nouvel article L. 3141-2, créé par l'article 1^{er}, et imposant des obligations aux professionnels qui mettent en relation des conducteurs et des clients, entre en vigueur « *à une date fixée par décret, et au plus tard dix-huit mois après la promulgation de la présente loi.* » Il précise qu'en attendant cette date, l'article L. 3122-6, qui prévoit des obligations pour les plateformes de VTC, reste applicable.

II. La position de votre commission

Votre commission a supprimé, par **l'amendement COM-55 du rapporteur**, le dispositif d'entrée en vigueur différée de l'article L. 3141-2, qui ne paraît plus justifié dans la mesure où elle a précisé dans la loi, à l'article 1^{er}, les obligations imposées à ces professionnels de mise en relation.

Elle a aussi adopté **l'amendement COM-56 du rapporteur**, destiné à éviter une renumérotation de sections inutile.

Votre commission a adopté cet article ainsi modifié.

EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le mercredi 19 octobre 2016, la commission a examiné le rapport et le texte sur la proposition de loi n° 810 (2015-2016) relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes.

M. Rémy Pointereau, président. – Nous en venons à la proposition de loi adoptée par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes. Près de 60 amendements ont été déposés.

EXAMEN DU RAPPORT

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – Pourquoi, deux ans après la loi Thévenoud, qui a prouvé qu'elle apaisait les dissensions entre les taxis et les voitures de transport avec chauffeur (VTC), des tensions sont-elles de nouveau apparues dans les rues ou dans nos esprits ? La loi Thévenoud est une loi d'équilibre, mais elle aurait dû être mieux appliquée. Elle n'a pas anticipé les agissements de certaines plateformes, à la limite de la légalité, voire illégaux. Des procédures contre ces plateformes sont d'ailleurs en cours devant des tribunaux.

J'ai reçu toutes les parties au cours de mes auditions – taxis, VTC, plateformes... Même si l'on craint encore des polémiques, je n'ai rencontré, moi, que des gens tout à fait responsables.

La loi Thévenoud encadre les VTC, mais certains ont voulu avoir recours à un autre dispositif, plus souple : celui des services occasionnels régis par la loi d'orientation des transports intérieurs (Loti) de 1982, et ils se sont engouffrés dans cette loi.

Aujourd'hui, les entreprises de transport collectif Loti ont l'obligation de transporter plus d'une personne. Or la majorité des véhicules ne transportent, en fait, qu'une seule personne, comme les taxis ou les VTC. On peut comprendre la crispation des professions régulées qui, elles, respectent la loi. Certes, le nombre de véhicules de transport particulier a progressé à Paris et dans les grandes agglomérations, mais insuffisamment.

Autre élément nouveau depuis 2014 : il est difficile d'agir contre l'organisation, par certaines plateformes, de services de mise en relation entre passagers et conducteurs présentés comme des services de covoiturage, alors qu'il n'en est rien. Doit-on conserver le covoiturage dans le texte ou l'en écarter ? Notre commission se doit de présenter une position claire en séance publique. UberPop a arrêté son activité, mais la plateforme Heetch demeure. Face à ce type de phénomène, la loi Thévenoud a prévu une lourde sanction de deux ans d'emprisonnement et de 300 000 euros d'amende, mais

la procédure judiciaire est longue – il a fallu plus d'un an et demi pour condamner UberPop.

Les tensions ont ainsi été ravivées dans le secteur du transport public particulier de personnes, ce qui a conduit le Premier ministre à confier au député Laurent Grandguillaume une mission de concertation.

Le paysage a néanmoins changé : le conflit entre taxis et VTC semble s'être éteint. Ils se sont mis d'accord par exemple sur le principe d'un tronc commun d'examen théorique pour les taxis et les VTC. Désormais, le conflit les oppose aux transporteurs Loti.

La proposition de loi de Laurent Grandguillaume a été élaborée au pas de charge : tables rondes en avril, dépôt du texte en juin, examen à l'Assemblée nationale en juillet – le dernier texte avant la suspension estivale...

La proposition de loi supprime le statut Loti dans les grandes villes, où il est souvent détourné, en prévoyant une phase transitoire – les conducteurs pourront se convertir en chauffeur de taxi ou de VTC. Une série de mesures est par ailleurs destinée à responsabiliser davantage les plateformes et centrales de réservation et décourager les pratiques illégales et les abus vis-à-vis des conducteurs. Mes enfants utilisent des VTC, je ne vais pas condamner ce type de transport. Mais ne laissons pas les sociétés de VTC attirer les chauffeurs de taxi en leur faisant croire qu'ils peuvent, en dehors de leurs heures de travail, utiliser leur véhicule comme VTC – ce n'est pas conforme à la réglementation, la préfecture de police me l'a confirmé. Enfin, le texte transfère l'examen d'accès aux professions de chauffeur de taxi et de VTC aux chambres des métiers et de l'artisanat, dans la logique d'harmonisation des conditions d'accès aux deux professions.

Sur le fond, ces mesures complètent utilement le cadre juridique défini il y a deux ans. Je salue le difficile travail de concertation effectué, plusieurs mois durant, par Laurent Grandguillaume. Mais sur la forme, assurons-nous que la qualité du texte soit préservée, en prévoyant les conditions idéales de passage du statut Loti à celui de VTC. Je regrette vivement que le Gouvernement ait pris autant de temps pour réagir et demande ensuite au Parlement d'examiner un texte dans des délais très courts.

La précipitation s'explique par les tensions actuelles, mais elle ne saurait nous conduire à faire l'impasse sur la qualité des mesures adoptées. En utilisant une proposition de loi comme véhicule législatif, le Gouvernement se prive lui de l'avis du Conseil d'État et nous d'une étude d'impact. Ce n'est pas anodin : plusieurs dispositions de la loi Thévenoud, examinées dans les mêmes conditions, ont été censurées par le Conseil constitutionnel, saisi de trois questions prioritaires de constitutionnalité (QPC). L'interdiction d'informer de la localisation et de la disponibilité d'un VTC est en outre fragilisée par l'absence de notification à l'Union

européenne dans les délais requis. Le Conseil d'État a ainsi annulé la mesure réglementaire prévoyant une sanction en cas d'infraction à cette disposition.

Or les plateformes et les centrales de réservation visées par le présent texte ne se priveront pas d'en attaquer le contenu lorsque l'occasion se présentera : nous devons être très vigilants. De fait, plusieurs dispositions ne présentent pas les garanties juridiques suffisantes. J'ai donc essayé d'y apporter une réponse, ou au moins de signaler les difficultés. Ce travail pourra être complété par la suite, en lien avec le ministère et les députés. Sur quelques dispositions, je ferai appel à votre sagesse. Enfin, comme nous y incite régulièrement notre président Gérard Larcher, j'ai cherché à supprimer les dispositions de nature réglementaire ou dont le caractère normatif est limité, car elles le rendent moins lisible et entretiennent le flou sur les responsabilités respectives du pouvoir exécutif et du pouvoir législatif.

L'article 1^{er} soumet les services de mise en relation entre des conducteurs et des passagers - centrales de réservation par téléphone, applications numériques de réservation ou plateformes de covoiturage - à des règles communes. Mais il ne définit pas en des termes suffisamment précis les contraintes qui leur sont imposées, alors qu'une sanction pénale de 300 000 euros a été ajoutée à l'Assemblée nationale. Ce dispositif n'est donc pas conforme à la Constitution : il appartient au législateur de définir précisément ces obligations. Demandons explicitement aux plateformes de vérifier les permis de conduire, justificatifs d'assurance et cartes professionnelles des conducteurs, comme la loi Thévenoud l'a déjà imposé aux plateformes de réservation de VTC. Supprimons la nouvelle amende de 300 000 euros, disproportionnée : elle met sur le même plan ceux qui n'ont pas procédé aux vérifications requises et ceux qui ont sciemment organisé des activités illégales de taxi et de VTC. La mise en place, par le pouvoir réglementaire, de contraventions exigibles à chaque manquement constaté sera plus facile à mettre en œuvre, et tout aussi dissuasive.

L'article prévoit ensuite des obligations spécifiques pour les professionnels qui mettent en relation des passagers et des conducteurs professionnels au travers de centrales de réservation. Si cette notion fait d'abord penser aux centrales-taxi, elle inclut également les plateformes numériques de réservation. L'article étend à l'ensemble des centrales de réservation les obligations déclaratives aujourd'hui imposées aux seules plateformes de VTC. Les autres dispositions de l'article figurent déjà dans le code des transports et ont simplement été déplacées.

Le chapitre consacré aux sanctions reprend celles qui existent - hormis la nouvelle sanction de 300 000 euros déjà évoquée. Il alourdit néanmoins d'un an d'emprisonnement, en plus des 15 000 euros d'amende, la peine applicable aux centrales de taxi interdisant à leurs conducteurs de prendre des clients en maraude. Cet alourdissement n'est guère opérant, s'agissant de personnes morales...

L'article 2 vise à remédier à l'absence de données sur le secteur du transport public particulier de personnes. Mais il autorise l'administration à imposer à tous, y compris les conducteurs, la transmission périodique de données dont le champ est défini de façon très large.

M. Charles Revet. – Eh oui !

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – Cela inclut même des données relatives aux déplacements réalisés ou aux passagers. Même si l'anonymisation est prévue, ce dispositif est disproportionné par rapport à l'objectif poursuivi ; des procédures moins intrusives existent pour mieux connaître le secteur. Outre les données recueillies à l'occasion des différentes obligations déclaratives, il est toujours possible de réaliser une étude statistique, avec les garanties prévues par la loi de 1951 : obligation d'une concertation préalable avec les acteurs concernés, secret des informations recueillies, amendes coercitives en cas de refus de transmission des informations demandées. Je vous proposerai donc de supprimer cet article 2.

L'article 3 interdit aux centrales de réservation d'imposer des clauses d'exclusivité aux conducteurs, afin de leur laisser la possibilité d'être en lien avec plusieurs centrales de réservation ou de commercialiser eux-mêmes leurs services. Il s'agit là d'une réelle nécessité pour protéger les conducteurs. Le texte prévoit une dérogation en des termes assez larges, que je vous proposerai de préciser.

L'article 3 *bis* crée un label pour les exploitants de VTC offrant des prestations répondant à des normes de qualité particulières, pour un service haut de gamme. Les personnes que j'ai entendues n'étaient pas opposées à la création de ce label, maintenons-le.

L'article 4 interdit les services occasionnels Loti effectués avec des véhicules de moins de dix places dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Le statut est souvent détourné, je l'ai dit. En revanche, ils seront autorisés hors des grandes agglomérations, où ils correspondent à un réel besoin, ou dans les grandes agglomérations mais avec des véhicules plus grands, à condition que leurs conducteurs aient le permis D. Ainsi les territoires ruraux continueront à bénéficier de ces services de transport. C'est important.

Une période transitoire d'un an est prévue pour permettre aux entreprises Loti de changer d'activité en devenant exploitants de taxi ou de VTC. Mais ce délai ne court qu'à partir du 1^{er} juillet 2017. Pour éviter que de nouvelles entreprises Loti ne se créent d'ici là, dans le seul but de bénéficier des mesures dérogatoires, avançons cette date au 1^{er} janvier 2017 ; la transition sera plus longue – jusqu'au 1^{er} juillet 2018.

L'article 5 regroupe les dispositions relatives à l'aptitude professionnelle des chauffeurs de taxi, de VTC et de mototaxi. J'y suis favorable, mais vous proposerai de supprimer des dispositions de nature réglementaire introduites à l'Assemblée nationale.

L'article 6 confie aux chambres des métiers et de l'artisanat l'organisation des examens d'évaluation des conditions d'aptitude professionnelle des conducteurs du transport public particulier de personnes. Les VTC craignent une réduction du nombre des sessions d'examens. Après l'audition des chambres des métiers et de l'artisanat, je crois pouvoir affirmer que ces craintes sont infondées, même si les discussions entre le Gouvernement et les chambres des métiers et de l'artisanat se poursuivent, sur le référentiel d'examen. J'attends les précisions du ministre mais je suis favorable au rapprochement des conditions d'accès aux professions de taxi et de VTC.

M. Jean-Jacques Filleul. – Nous aussi.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – Quoi qu'il en soit, l'organisation des examens est d'ordre réglementaire : supprimons la disposition.

L'article 7 corrige un oubli de la loi Thévenoud, en précisant que la location-gérance des taxis comprend la location de l'autorisation de stationnement et la location du véhicule. L'article 7 *bis* autorise les conducteurs ayant obtenu une autorisation de stationnement à titre gratuit avant la loi de 2014 à la céder à titre onéreux en cas d'inaptitude définitive. L'article 8 prévoit des coordinations.

Contrairement à ce qu'affirme la campagne récente de communication d'une plateforme américaine, cette loi ne supprime aucunement les VTC, bien au contraire. Elle interdit simplement le recours par ceux-ci au dispositif de la loi Loti. L'article 1^{er} étend même les obligations aujourd'hui applicables aux seules plateformes de VTC à l'ensemble des autres plateformes, dont celles des taxis, preuve que l'homogénéisation du cadre juridique ne se fait pas seulement par un alignement du régime VTC sur le régime taxi.

Ce texte ne privilégie aucune des deux professions. Il opère une distinction entre les conducteurs et les centrales de réservation, pour protéger davantage les premiers. C'est une avancée, même si toutes les plateformes ne jouent pas continuellement avec les failles de la réglementation.

Sous réserve des amendements que je vous propose, je suis donc favorable à ce texte, même s'il n'épuise pas toutes les questions posées par le transport public particulier. Il ne sera certainement pas le dernier. L'idée de créer un fonds de garantie pour les taxis, évoquée dans la feuille de route du Gouvernement, a été abandonnée car personne n'en veut. Elle devra pourtant être traitée. À moyen et long terme, les innovations technologiques, en particulier la voiture autonome, ne manqueront pas de bouleverser à nouveau un secteur en constante mutation. Nous nous reverrons donc certainement bientôt. Nous devons également réfléchir sur la fiscalité des plateformes. Mon ancien président de groupe à la région des Hauts de France, Dominique Riquet, député européen, qui travaille au Parlement

européen sur les plateformes collaboratives, m'a confirmé que la fiscalité devra être décidée à l'échelle européenne. Selon lui, tout chiffre d'affaires réalisé dans un État-membre devra être taxé dans ce pays, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

M. Jean-Jacques Filleul. – Merci, monsieur le rapporteur, pour votre travail sur ce domaine complexe. Cette proposition de loi est un texte équilibré, voté à l'Assemblée nationale avec l'abstention de l'opposition. Elle a fait l'objet d'une concertation avec l'ensemble des acteurs – VTC, taxis, plateformes, Loti... Elle repose sur trois principes : la responsabilité, la régulation et la simplification. Elle complète la loi Thévenoud, ne freine pas le développement des nouveaux modes de mobilité mais les accompagne. Tout ce qui est nouveau et numérique ne peut être synonyme de dérégulation ; ce serait un mauvais signal. Il y a des règles communes et partagées. Défendons la régulation et la concertation, tout en conservant la logique globale du texte, qui est attendu par la plupart des organisations : huit organisations de taxis et de VTC l'approuvent, dont les chauffeurs de grande remise.

Des amendements nous sont proposés par le rapporteur et par M. Pellevat. Ils modifient l'équilibre général de la proposition de loi. En conséquence, le groupe socialiste et républicain votera contre la plupart de ces amendements.

Mme Évelyne Didier. – Je suis étonnée de vos préconisations. Je n'ai pas terminé les auditions pour déterminer la position de mon groupe. Mais le texte de l'Assemblée nationale et les documents reçus récemment de la part des différents acteurs m'inclinent à poser un regard positif sur le travail des députés, opéré après une très large concertation. Un équilibre a été trouvé. Je voterai contre les amendements qui détricotent le texte, en attendant de me forger une opinion définitive d'ici la séance publique... et peut-être de changer d'avis !

M. Cyril Pellevat. – Je félicite le rapporteur pour l'amélioration du texte. Nous avons reçu de nombreuses sollicitations des plateformes VTC et des taxis. La loi Thévenoud est un texte d'équilibre, mais des lacunes sont apparues. Le rapporteur a peut-être, à la suite de ses auditions, la réponse à plusieurs de mes interrogations : je pourrais alors retirer certains de mes amendements.

La loi de 2014 autorisait les transports Loti – soit 10 000 emplois – à concurrencer les VTC et les taxis. Pour passer du statut de Loti à VTC, il y a certaines contraintes à respecter. Une étude d'impact a-t-elle été réalisée ? Y aura-t-il des évolutions jusqu'en juillet 2018 ?

Le Conseil constitutionnel, le 22 mai 2015, a considéré que l'activité de taxi était différente de celle de VTC. Or l'obligation de 250 heures de pratique est bien plus lourde que celle imposée pour le permis hélicoptère ! Ce seuil va-t-il être réduit ?

L'examen pour les conducteurs VTC a été annulé en octobre, en sera-t-il de même pour les examens de novembre et décembre ?

L'Union des acteurs de la mobilité (Unam) m'a transmis un courrier du préfet du Rhône, en date du 18 octobre, annonçant le transfert de l'examen aux chambres des métiers et de l'artisanat le 1^{er} juillet 2017. Quelle est cette façon de faire ? On court-circuite le travail législatif ! La proposition de loi, que je sache, n'est pas encore votée.

L'article 3 *bis* sur le label VTC créera peut-être des différenciations inutiles. J'y suis réticent.

M. Louis Nègre. – Ce texte me pose un problème de forme : depuis des décennies, on élabore des lois pour satisfaire les uns ou les autres. Voici une énième mouture. Je prendrai quant à moi le problème par l'autre bout : le client final. C'est lui, le citoyen, qui doit être au centre de notre réflexion, et non les corporations. Nous devons garantir l'ouverture à la concurrence pour un meilleur service aux usagers et aux clients – les taxis ont bien évolué, ces derniers temps, grâce à cette concurrence – et défendre la mobilité au service de nos concitoyens. Nous avons des besoins très importants. Près de 68 000 emplois supplémentaires pourraient être créés. Voyez le décalage : on compte 20 000 taxis et 3 600 VTC à Paris, mais 25 000 taxis et 78 000 VTC à Londres... Sans compter qu'un taxi ou un VTC libère trois places de stationnement. Les usagers sont satisfaits à plus de 90 % - un taux extraordinaire ! C'est un marché en pleine évolution, tenons compte de l'avis des usagers.

Je remercie et félicite le rapporteur, qui n'a pas été un procureur trop agressif de cette proposition de loi. C'est un dossier complexe et il a auditionné très largement. La réponse du Gouvernement s'est traduite par la proposition de loi Grandguillaume. Pourquoi ne pas la voter ? Cependant, le Gouvernement a agi dans la précipitation, et les procédures accélérées ne sont pas favorables à un bon travail législatif : il n'y a eu ni étude d'impact, ni avis de l'Autorité de la concurrence, ni avis du Conseil d'État, et il manque encore l'avis de la Commission européenne, qui a été saisie. Pourquoi une telle urgence ?

Sur le fond, cette proposition de loi est-elle une bonne réponse pour pacifier le secteur et apporter le service attendu ? Je n'en suis pas certain. Le rapporteur lui-même la considère comme un texte de transition. Certains signaux sont négatifs : la nouvelle organisation des examens, d'ordre réglementaire, pose question, de même que l'annulation de l'examen d'octobre. Nos amendements d'appel invitent notre pays à ne pas craindre l'ouverture à la concurrence comme il en a trop l'habitude – et cela vaut aussi pour le monopole de la SNCF. Je suis favorable à la concurrence, si elle s'accompagne de formations et d'examens. J'approuve la lutte contre la fraude et les obligations sociales et fiscales. La régulation ne doit pas

restreindre le transport public particulier de personnes. Je serai attentif au respect de la loi Thévenoud, qui favorise la mobilité des citoyens.

M. Jérôme Bignon. - Les transitions actuelles s'accompagnent d'une insécurité juridique. Je partage l'opinion du rapporteur sur l'impréparation du texte de loi, en l'absence d'avis du Conseil d'État et d'étude d'impact. Au moins, nous ne pourrions cette fois être déçus par une étude d'impact maigrelette ! Sur la loi de biodiversité, l'écart était impressionnant, d'un sujet à l'autre, entre certaines analyses très bien faites et d'autres indigentes... Les citoyens nous demandent de changer la loi, mais comment le faire sans références précises ?

Je félicite le rapporteur pour son important travail sur un texte difficile. La mobilité en ville est essentielle, mais la mobilité dans les territoires ruraux, capitale. À Guéret, après la suppression du train, le car Macron a été supprimé. Les Guérétois peuvent toujours partir à vélo, mais sans Vélib' !

Les chauffeurs de taxis ont l'impression d'être les dindons de la farce : ils ont payé leur licence entre 100 et 200 000 euros et demeureront terriblement frustrés tant qu'on ne les aidera pas à récupérer une partie de leur mise. Il faut réparer cette injustice.

M. Alain Fouché. - Les taxis ont fait pression sur les pouvoirs publics pour limiter l'attribution de licences, d'où leur prix. Le sujet des couloirs de circulation a-t-il été évoqué lors de vos auditions ?

M. Jean-François Rapin, rapporteur. - Monsieur Pellevat, le ministre ne nous a pas encore donné toutes les réponses que nous attendons : des pistes, mais aucune certitude. La suppression des 250 heures de formation pour les VTC est acquise : pour être chauffeur de VTC, l'épreuve consiste en un questionnaire à choix multiples.

Messieurs Nègre et Bignon, merci de votre constat. Monsieur Fouché, les couloirs de circulation ne sont pas directement évoqués dans le texte de loi, et les VTC savent qu'ils ne peuvent avoir gain de cause actuellement sur ce point.

Monsieur Filleul, je ne crois pas détricoter la proposition de loi. J'ai rappelé les trois enjeux de ce texte, complément essentiel à la loi Thévenoud pour sortir de la situation délicate actuelle. Je les soutiens mais préférerais éviter les QPC à répétition ! Nous avons beaucoup travaillé, notamment avec la commission des lois, et identifié un risque d'inconstitutionnalité sur certains articles. Pourquoi s'opposer à des amendements de clarification ? L'application par le juge en sera facilitée. Voyez l'article 2 : lors de l'examen de la loi République numérique nous avons été très raisonnables sur la transmission des données. Or ici, la transmission de données est très large et un vrai fourre-tout ! Si nous voulons progresser dans la connaissance du secteur et des agences, nous pouvons soutenir la recherche en ce domaine. Je soutiens le texte de l'Assemblée nationale, mais je ne peux préconiser un

vote conforme dès lors que persistent des irrégularités de forme. Si le Gouvernement propose en séance publique une meilleure rédaction de l'article 2, tant mieux. Nous n'avons pas eu le temps de le faire. La divergence porte sur la forme, non sur le fond.

Madame Didier, le texte convient aux acteurs du transport particulier sur le fond. Travailler aussi sur la forme est dans notre rôle de parlementaire.

Je suis désolé que le préfet du Rhône fasse appliquer la loi avant qu'elle soit votée. Je vais écrire au ministre pour m'en plaindre.

M. Charles Revet. – Disons-le en séance, ce sera inscrit au *Journal officiel*.

Mme Évelyne Didier. – Sur certains amendements, je changerai peut-être d'avis.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – Je vous y incite, me souvenant des prises de position de votre groupe lors de l'examen du projet de loi sur la République numérique. Le ministre demande des données à tout va, sans être d'ailleurs en mesure de les analyser.

Examen des articles

Article 1^{er}

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – L'amendement n° COM-35 est rédactionnel.

M. Jean-Jacques Filleul. – Nous voterons contre cet amendement, faussement rédactionnel, qui modifie le texte de manière insidieuse.

Mme Évelyne Didier. – Je vote contre, sans m'interdire de changer d'avis.

L'amendement n° COM-35 est adopté.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – L'amendement n° COM-36 précise les obligations imposées aux professionnels, il ne les durcit pas.

L'amendement n° COM-36 est adopté.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – Défavorable à l'amendement n° COM-11.

L'amendement n° COM-11 est retiré.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – L'amendement n° COM-5 et le n° COM-2 rectifié *bis* sont relatifs au covoiturage. Selon le rapporteur de l'Assemblée nationale, il faut conserver dans le texte les dispositions touchant le covoiturage, pour protéger les plateformes sérieuses des agissements de celles qui le sont moins. Sagesse.

M. Jean-Jacques Filleul. – Pour les mêmes raisons que précédemment, nous sommes défavorables à cet amendement.

Les amendements identiques n^{os} COM-5 et COM-2 rectifié bis ne sont pas adoptés.

L'amendement rédactionnel n^o COM-37 est adopté.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – L'amendement n^o COM-38 supprime des mesures qui relèvent du domaine réglementaire.

L'amendement n^o COM-38 est adopté.

L'amendement rédactionnel n^o COM-52 est adopté.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – L'amendement n^o COM-39 supprime une disposition redondante.

L'amendement n^o COM-39 est adopté.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – L'amendement n^o COM-40 sur la prise en charge de clients en maraude est un amendement de précision.

M. Jean-Jacques Filleul. – Nous ne sommes pas d'accord avec le rapporteur.

L'amendement n^o COM-40 est adopté.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – L'amendement n^o COM-41 supprime une disposition inutile.

L'amendement n^o COM-41 est adopté.

L'amendement n^o COM-12 est retiré.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – Avis défavorable ou retrait de l'amendement n^o COM-13.

M. Jean-Jacques Filleul. – Nous voterons contre.

L'amendement n^o COM-13 n'est pas adopté.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – L'amendement n^o COM-42 supprime la sanction de 300 000 euros que j'évoquais à l'instant.

M. Jean-Jacques Filleul. – Nous votons contre, en attendant une analyse plus approfondie.

Les amendements n^o COM-42 et COM-16, identiques, sont adoptés.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – L'amendement n^o COM-53 rétablit la sanction actuellement prévue par le code des transports contre les centrales de réservation qui interdiraient aux taxis de prendre en charge les clients qui les hèlent dans la rue.

L'amendement n^o COM-53 est adopté.

L'amendement rédactionnel n^o COM-43 est adopté.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – L'amendement n^o COM-44 supprime une disposition inutile à l'alinéa 35.

Ces amendements COM-44 et COM-20, identiques, sont adoptés.

L'amendement n° COM-14 est retiré.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – Avis défavorable à l'amendement n° COM-18.

L'amendement n° COM-18 est retiré, ainsi que l'amendement n° COM-15.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – Avis défavorable à l'amendement n° COM-19.

L'amendement n° COM-19 est retiré.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – Avis favorable à l'amendement n° COM-17.

L'amendement n° COM-17 est adopté.

L'article 1^{er} est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

Article 2

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – Les amendements n° COM-45 et n° COM-21 suppriment l'article 2.

M. Jean-Yves Roux. – Nous sommes défavorables à la suppression d'un article important, qui régule le secteur. Si l'on demande aux entreprises de communiquer ces données, c'est afin que les collectivités territoriales puissent adapter leur offre de transport.

Les amendements identiques nos COM-45 et COM-21 sont adoptés.

L'article 2 est supprimé.

L'amendement n° COM-22 devient sans objet.

Article 3

L'amendement rédactionnel n° COM-46 est adopté.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – Je ne comprends guère le sens de l'amendement n° COM-23.

M. Cyril Pellevat. – Il met en conformité cette disposition avec le code de la consommation.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – Je demande son retrait.

M. Cyril Pellevat. – Je le modifierai pour le redéposer en séance.

L'amendement n° COM-23 est retiré.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – L'amendement n° COM-47 apporte des précisions sur la dérogation à l'interdiction des clauses d'exclusivité. L'Autorité de la concurrence partage mon point de vue.

L'amendement n° COM-47 est adopté.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – Avis défavorable à l'amendement n° COM-24.

L'amendement n° COM-24 est retiré.

L'article 3 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

Article 3 bis (nouveau)

L'amendement rédactionnel n° COM-48 est adopté.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – Avis défavorable à l'amendement de suppression n° COM-25.

L'amendement n° COM-25 n'est pas adopté.

L'article 3 bis est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

Article 4

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – L'amendement n° COM-49 rectifié avance le début de la période transitoire, pour les raisons que j'ai dites.

M. Jean-Jacques Filleul. – Nous nous abstenons. Nous en débattons avec le ministre.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – Vous avez du mal à dire oui !

L'amendement n° COM-49 rectifié est adopté.

L'amendement de précision n° COM-57 est adopté.

L'amendement rédactionnel n° COM-54 rectifié est adopté.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – Avis défavorable à l'amendement n° COM-26.

L'amendement n° COM-26 est retiré.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – J'ai discuté avec M. Capo-Canellas de son amendement n° COM-1 rectifié *bis* sur les tailles de voiture pour l'activité de Loti. Ma première impression était défavorable, faute d'expertise.

Mme Chantal Jouanno. – Nous retirons l'amendement.

L'amendement n° COM-1 rectifié bis est retiré.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – L'amendement n° COM-9 relève du domaine réglementaire.

L'amendement n° COM-9 est retiré.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – De même pour l'amendement n° COM-10 : à l'exécutif de décider.

L'amendement n° COM-10 est retiré.

L'article 4 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

Articles additionnels après l'article 4

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – Avis défavorable à l'amendement n° COM-3 sur la possibilité de transport partagé dans les VTC et les taxis. Des dispositifs sont déjà utilisables pour réserver *via* des agences de voyage. Le chauffeur de taxi ou de VTC doit demander le même prix pour sa course, qu'il ait un ou plusieurs passagers. Avec le système proposé ici, cela ne serait plus forcément le cas... Même avis sur le n° COM-8, similaire.

L'amendement n° COM-3 n'est pas adopté, non plus que le n° COM-8.

L'amendement n° COM-4 est déclaré irrecevable en application de l'article 48 du Règlement.

Article 5

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – L'amendement n° COM-50 supprime des dispositions réglementaires.

L'amendement n° COM-50 est adopté.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – Avis défavorable à l'amendement n° COM-27 qui modifie le cadre juridique du transport public particulier de personnes.

L'amendement n° COM-27 est retiré.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – L'amendement n° COM-7 sur l'organisation de l'examen est d'ordre réglementaire.

L'amendement n° COM-7 est retiré.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – Même argument pour l'amendement n° COM-6.

L'amendement n° COM-6 est retiré.

L'article 5 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

Article 6

Les amendements de suppression n^{os} COM-51 et COM-28 sont adoptés.

L'article 6 est supprimé.

Article 7

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – Avis défavorable à l'amendement de suppression n° COM-29.

L'amendement n° COM-29 est retiré.

L'article 7 est adopté sans modification.

Articles additionnels après l'article 7

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – Avis défavorable à l'amendement n° COM-30 qui revient sur une disposition de la loi Thévenoud.

L'amendement n° COM-30 est retiré.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – Avis défavorable à l'amendement n° COM-31.

L'amendement n° COM-31 est retiré, de même que l'amendement n° COM-32.

Article 7 bis (nouveau)

M. Michel Raison. – Votre amendement n° COM-58 est excellent, monsieur le rapporteur !

L'amendement n° COM-58 est adopté.

L'article 7 bis est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

Article 8

L'amendement rédactionnel n° COM-56 est adopté.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – L'amendement n° COM-55 supprime les alinéas relatifs à une entrée en vigueur différée de l'article 1^{er}, qui n'est pas nécessaire compte tenu d'un autre de mes amendements.

L'amendement n° COM-55 est adopté.

M. Jean-François Rapin, rapporteur. – Avis défavorable à l'amendement n° COM-34, par cohérence.

L'amendement n° COM-34 est retiré.

L'amendement n° COM-33 est retiré.

L'article 8 est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

La proposition de loi est adoptée dans la rédaction issue des travaux de la commission.

LISTE DES PERSONNES ENTENDUES

Lundi 19 septembre 2016

- *BlaBlaCar* : **Mme Fabienne Weibel**, directrice des affaires publiques, **MM. Lionel Benatia**, responsable des affaires publiques en France, et **Alban de Louvencourt**, consultant du cabinet Lysios ;

- *Assemblée permanente des chambres des métiers et de l'artisanat (APCMA)* : **MM. François Moutot**, directeur général, **François-Xavier Huard**, adjoint au directeur, et **Mme Valérie Chaumanet**, directrice des relations institutionnelles ;

- *Alternative mobilité transport (AMT)* : **MM. Joseph François**, président, et **Soufian El Kartaoui**, porte-parole ;

- *Ministère chargé des transports* : **M. Jacques Legaigoux**, conseiller « transport routier, transport urbain et mobilité durable », **Mme Constance Deler**, conseillère en charge des relations avec le Parlement et les élus, **MM. André Dorso**, directeur de projet à la délégation à la sécurité et à la circulation routières, **Benjamin Croze**, chef du bureau des politiques de déplacement, et **Mme Odile Seguin**, directrice adjointe à la sous-direction des transports routiers.

Mercredi 21 septembre 2016

- *Table ronde des fédérations de taxi* : **MM. Lionel Besnier** et **Christophe Chavinier**, Gescop ; **M. Christophe Vanlierde**, vice-président de la Fédération nationale du taxi (FNDDT) ; **MM. Serge Metz**, secrétaire général, et **Yann Brillat-Savarin**, délégué général, de l'Union nationale des industries du taxi (UNIT) ; **MM. Ahmed Senbel**, président, et **Pascal Wilder**, secrétaire général, de la Fédération nationale des taxis indépendants (FNIT) ; **M. Thierry Guicherd**, porte-parole de Taxis de France ; **Mme Séverine Bourlier**, secrétaire générale de l'Union nationale des taxis (UNT) ; **MM. Jean-Michel Rebours**, membre du bureau, et **David Cousseau**, juriste, de la Fédération nationale des artisans du taxi (FNAT) ; **MM. Bruno Berdugo**, président, et **Frédéric Provotelle**, conseiller, de la Chambre syndicale des loueurs d'automobiles (CSLA) ; et **M. Christian Delomel**, président de la Chambre syndicale des artisans du taxi (CSAT) ;

- *Table ronde des syndicats de taxis :*
MM. Mohamed Khademi, délégué, et **Bachir Beloucif**, secrétaire, de la Chambre syndicale des cochers chauffeurs CGT-Taxis ;
M. Abdelkader Misouri, délégué du Mouvement des taxis solidaires (LMTS) ; **M. Kader Remana**, secrétaire général de la CFDT Taxis ;
MM. Abdelghani Ghalfi, secrétaire général, et **Milan Dejanovic**, délégué, des travailleurs du taxi (LTDT) ; **M. Joseph Bemba**, délégué du Syndicat de défense des conducteurs de taxi parisiens (SDCTP) ;
MM. Nordine Dahmane, secrétaire national, et **Kevin Hauroo**, trésorier, de FO-UNCP ; et **MM. Adil Karami**, secrétaire général adjoint, et **Rachid Aitouhman**, délégué, de Sud Taxi.

- *Représentants de conducteurs de VTC :* **M. Sayah Baaroun**, secrétaire général du syndicat des chauffeurs privés VTC UNSA ; **M. Franck Bonot**, secrétaire général de UNSA transport ;

- *Union des nouveaux acteurs pour la mobilité (UNAM) :*
MM. Karim Ferchiou, président, **Germain Grac-Aubert**, représentant (Voitures noires), **Fouad Haddouchi**, représentant (Cab formations), **Alexandre Quintard-Kaigre**, représentant (Uber) ;

- *Table ronde des représentants des entreprises régies par la loi Loti :*
MM. Dominique Jamois, secrétaire général, et **Patrick Dabernat**, délégué général, de la Chambre syndicale nationale des entreprises de remise et de tourisme (CSNERT) ; **MM. Bruno Berdugo**, président, et **Fabrice Provotelle**, conseiller, de la Chambre syndicale des loueurs d'automobiles (CSLA) ;
M. Gilles Mathélié-Guinlet, secrétaire général de l'Organisation des TPE et PME du transport routier (OTRE).

Mardi 27 septembre 2016

- **M. Laurent Grandguillaume**, député de la Côte-d'Or, auteur et rapporteur de la proposition de loi à l'Assemblée nationale.

Jeudi 29 septembre 2016

- *Uber :* **MM. Antonio Constanzo**, directeur des relations institutionnelles Europe du Sud, **Alexandre Quintard-Kaigre**, responsable des relations institutionnelles France, **Sami Sayah**, chef d'entreprise, chauffeur indépendant, et **Renaud Large**, consultant du cabinet Havas ;

- *Le Cab :* **MM. Benjamin Cardoso**, président, et **Julien Morel**, consultant du cabinet Lysios ;

- *Groupe Rousselet :* **MM. Nicolas Rousselet**, président-directeur général du Groupe Rousselet et président de l'Union nationale des industries du taxi (UNIT), et **Yann Brillat-Savarin**, directeur de cabinet ;

- *Fédération française du transport de personnes sur réservation (FFTPR)* : **MM. Yves Weisselberger**, président de la FFTPR et fondateur de Snapcar, et **Yanis Kiansky**, membre de la FFTPR et co-fondateur d'Allocab, **Guillaume Chaban-Delmas**, consultant du cabinet Boury, Tallon & associés.

Mardi 11 octobre 2016

- *Groupe Slota* : **MM. Jacques Chalopin**, directeur général, et **Pierre Lassalle**, directeur administratif et financier ;

- *Alpha Taxis* : **MM. Christophe Jacopin**, co-gérant d'Alpha Taxis et président-directeur général de la société coopérative GAT, et **Christophe Chavinier**, co-gérant d'Alpha Taxis et président-directeur général de la société coopérative Taxicop ;

- *Autorité de la concurrence* : **MM. Umberto Berkani**, rapporteur général adjoint, et **David Viros**, chef du service du président.

Jeudi 13 octobre 2016

- *Préfecture de police, direction des transports et de la protection du public, bureau des taxis et transports publics* : **M. Guillaume Quenet**, sous-directeur des déplacements et de l'espace public, **Mme Delphine Gilbert**, chef du bureau des taxis et des transports publics, **MM. David Pousset**, capitaine de police, responsable de la compagnie de police routière, et **Bernard Baulard**, major, compagnie de police routière.

Jeudi 20 octobre 2016

- *Déplacement du rapporteur à l'antenne des boers de l'aéroport de Roissy*, en présence de **Mme Françoise Hardy**, contrôleur général, sous-directrice régionale de la circulation et de la sécurité routières et **M. David Pousset**, capitaine de police, responsable de la compagnie de police routière.

TABLEAU COMPARATIF

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p>Code des transports Troisième partie : Transport routier Livre I^{er} : Le transport routier de personnes</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Proposition de loi relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes</p> <p style="text-align: center;">TITRE UNIQUE RÉGULER LES CENTRALES DE RÉSERVATION DE VÉHICULES LÉGERS AVEC CONDUCTEURS</p> <p style="text-align: center;">Article 1</p> <p>Le livre I^{er} de la troisième partie du code des transports est complété par un titre III ainsi rédigé :</p> <p style="padding-left: 40px;">« Titre III</p> <p style="padding-left: 40px;">« Les activités de mise en relation</p> <p style="padding-left: 40px;">« Chapitre I^{er}</p> <p style="padding-left: 40px;">« Dispositions générales</p> <p style="padding-left: 40px;">« Art. L. 3141-1. – Le présent titre est applicable aux professionnels proposant un service de mise en relation, à distance, entre des conducteurs et des passagers dont la finalité est la réalisation de déplacements répondant aux caractéristiques suivantes :</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Proposition de loi relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes</p> <p style="text-align: center;">TITRE UNIQUE RÉGULER LES CENTRALES DE RÉSERVATION DE VÉHICULES LÉGERS AVEC CONDUCTEURS <i>(DIVISION ET INTITULÉ SUPPRIMÉS)</i></p> <p style="text-align: center;">Article 1^{er}</p> <p>Le livre I^{er} de la troisième partie du code des transports est complété par un titre IV ainsi rédigé :</p> <p style="padding-left: 40px;">« Titre IV</p> <p style="padding-left: 40px;"><i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p style="padding-left: 40px;"><i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p style="padding-left: 40px;"><i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p style="padding-left: 40px;"><i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p style="padding-left: 40px;">« Art. L. 3141-1. – Le présent titre est applicable aux professionnels proposant un service de mise en relation, à distance, de <u>qui mettent en relation des conducteurs ou des entreprises de transport et des passagers pour</u> la réalisation de déplacements répondant aux caractéristiques suivantes :</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Proposition de loi relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes</p> <p style="text-align: center;">TITRE UNIQUE <i>(SUPPRESSION MAINTENUE DE LA DIVISION ET DE L'INTITULÉ)</i></p> <p style="text-align: center;">Article 1^{er}</p> <p style="text-align: center;"><i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p style="text-align: center;"><i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p style="text-align: center;"><i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p style="text-align: center;"><i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p style="padding-left: 40px;">« Art. L. 3141-1. – Le présent titre est applicable aux professionnels <u>qui mettent en relation des conducteurs ou des entreprises de transport et des passagers pour</u> la réalisation de déplacements répondant aux caractéristiques suivantes :</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
—	—	—	COM-35
	<p>« 1° Ils sont effectués au moyen de véhicules motorisés comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum, y compris des véhicules motorisés à deux ou trois roues ;</p>	<p>« 1° Ils sont effectués au moyen de véhicules motorisés, y compris de véhicules à deux ou trois roues, comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum ;</p>	<p>« 1° (Alinéa sans modification)</p>
	<p>« 2° Ils ne sont pas réalisés dans le cadre d'un service public ou du conventionnement prévu à l'article L. 322-5 du code de la sécurité sociale ;</p>	<p>« 2° Ils ne présentent pas le caractère d'un service public de transport organisé par une autorité organisatrice mentionnée à l'article L. 1221-1 ;</p>	<p>« 2° (Alinéa sans modification)</p>
	<p>« Le présent titre n'est pas applicable aux personnes exploitant des services de transport pour les déplacements qu'elles exécutent elles-mêmes ou sous-traitent, ou organisant des services privés de transport régis par le chapitre I^{er} du titre III.</p>	<p>« 3° Ils ne sont pas réalisés dans le cadre du conventionnement prévu à l'article L. 322-5 du code de la sécurité sociale.</p> <p>« Le présent titre n'est pas applicable aux personnes qui soit exploitent des services de transport pour les déplacements qu'elles exécutent elles-mêmes, soit organisent des services privés de transport régis par le chapitre I^{er} du titre III du présent livre.</p>	<p>« 3° (Alinéa sans modification)</p> <p>« Le présent titre n'est pas applicable ;</p> <p style="text-align: right;">COM-35</p>
	<p>« Art. L. 3141-2. – Sont déterminées par voie réglementaire, après avis de l'Autorité de la concurrence, en tenant compte des éventuels services proposés par le professionnel relevant</p>	<p>« Art. L. 3141-2. – Le professionnel mentionné à l'article L. 3141-1 s'assure du respect, par les conducteurs qu'il met en relation avec des passagers, des règles régissant, le cas</p>	<p>« a) Aux <u>personnes qui exploitent des services de transport, lorsque la mise en relation a pour objet les services de transport qu'elles exécutent elles-mêmes ;</u></p> <p style="text-align: right;">COM-35</p>
			<p>« b) Aux <u>personnes qui organisent des services privés de transport dans les conditions prévues à l'article L. 3131-1, lorsque la mise en relation a pour objet ces services privés de transport.</u></p> <p style="text-align: right;">COM-35</p>
			<p>« Art. L. 3141-2. – <u>L.</u> Le professionnel mentionné à l'article L. 3141-1 s'assure <u>que tout conducteur</u> qu'il met en relation avec des passagers <u>dispose</u> des</p>

Dispositions en vigueur

Texte de la proposition de loi

de l'article L. 3141-1 en complément de leur activité de mise en relation, du niveau de contrôle ou d'influence exercé par le professionnel de mise en relation sur les conducteurs et du caractère professionnel de l'activité de ces derniers :

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

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

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

Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture

~~échéant, le contrat de transport et des règles d'accès aux professions et aux activités de transport routier de personnes. Ce professionnel prend des mesures afin de prévenir l'exécution de déplacements dans des conditions illicites.~~

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

~~« 2° (*Supprimé*)~~

~~« 3° (*Supprimé*)~~

Texte de la commission

documents suivants :

COM-36

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

COM-36

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

COM-36

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

COM-36

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

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
	<p>« Art. L. 3141-3. – Les modalités d'application du présent chapitre sont fixées par décret en Conseil d'État.</p> <p>« Chapitre II</p> <p>« Mise en relation avec des conducteurs professionnels</p> <p>« Art. L. 3142-1. – Pour l'application du présent chapitre, une centrale de réservation est un professionnel relevant de l'article L. 3141-1 pour lequel les conducteurs mis en relation assurent le déplacement au titre de leur activité professionnelle.</p> <p>« Ces centrales comprennent notamment les personnes proposant des services de réservation en vue de la réalisation d'une prestation exécutée dans le cadre des transports publics particuliers de personnes régis par le titre II.</p> <p>« Art. L. 3142-2. – Lorsqu'une centrale de réservation fournit pour la première fois des prestations</p>	<p>« Art. L. 3141-3. – <i>(Supprimé)</i></p> <p><i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p><i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p>« Art. L. 3142-1. – Pour l'application du présent chapitre, est considéré comme une centrale de réservation tout professionnel relevant de l'article L. 3141-1 dès lors que les conducteurs mentionnés au même article L. 3141-1 à qui ce professionnel propose un service de mise en relation exercent leur activité à titre professionnel.</p> <p><i>(Alinéa supprimé)</i></p> <p>« Art. L. 3142-2. – Toute centrale de réservation, au sens de l'article L. 3142-1, qui</p>	<p><u>l'article L. 3122-3.</u> COM-36</p> <p>« III. – Lorsque la mise en relation a pour objet un déplacement réalisé en covoiturage, le professionnel mentionné à l'article L. 3141-1 fixe un montant maximum exigible par le conducteur au titre du partage des frais, dans le respect de l'article L. 3132-1. COM-36</p> <p>« IV. – Les conditions d'application du présent article sont fixées par décret en Conseil d'État. COM-36</p> <p><i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p><i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p>« Art. L. 3142-1. – Pour l'application du présent chapitre, est considéré comme une centrale de réservation tout professionnel relevant de l'article L. 3141-1 dès lors que les conducteurs qu'il met en relation avec des passagers exercent leur activité à titre professionnel. COM-37</p> <p><i>(Alinéa supprimé)</i></p> <p>« Art. L. 3142-2. – Toute centrale de réservation, au sens de l'article L. 3142-1, déclare</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
	<p>de mise en relation en France, elle procède à une déclaration auprès de l'autorité administrative dans des conditions définies par voie réglementaire.</p> <p>« Cette déclaration est effectuée par la personne assurant l'exécution des prestations de mises en relation ou son représentant légal. Cette personne est responsable de la mise en œuvre des obligations résultant du présent titre et des dispositions prises pour son application.</p> <p>« La déclaration est renouvelée chaque année si le prestataire envisage d'exercer cette activité au cours de l'année concernée et lorsqu'un changement intervient dans les éléments de la déclaration.</p> <p>« À partir de son premier renouvellement, la déclaration contient notamment les informations permettant de connaître la part respective de chaque catégorie d'exploitants dans l'activité de mise en relation de la centrale de réservation et le résultat des vérifications effectuées par la centrale pour se conformer à l'article L. 3141-2.</p> <p>« Art. L. 3142-3. – Les centrales de réservation sont responsables de plein droit, à l'égard du client, de la bonne exécution des obligations résultant du contrat de transport, que ce contrat ait été conclu à distance ou non et que ces obligations soient à exécuter par elles-mêmes ou par d'autres prestataires de services, sans préjudice de son droit de recours contre ceux-ci.</p> <p>« Toutefois, la</p>	<p>fournit des prestations de mise en relation déclare son activité à l'autorité administrative, dans des conditions définies par voie réglementaire.</p> <p>« Cette déclaration est effectuée par la personne assurant l'exécution des prestations de mise en relation ou son représentant légal. Cette personne est responsable de la mise en œuvre des obligations résultant du présent titre et des dispositions prises pour son application.</p> <p>« La déclaration est renouvelée chaque année si la centrale de réservation envisage d'exercer cette activité au cours de l'année concernée et lorsqu'un changement intervient dans les éléments de la déclaration.</p> <p>« À partir de son premier renouvellement, la déclaration contient notamment les informations permettant de connaître la part respective de chaque catégorie d'exploitants dans l'activité de mise en relation de la centrale de réservation et le résultat des vérifications effectuées par la centrale pour se conformer à l'article L. 3141-2.</p> <p>« Art. L. 3142-3. – La centrale de réservation est responsable de plein droit, à l'égard du client, de la bonne exécution des obligations résultant du contrat de transport, que ce contrat ait été conclu à distance ou non et que ces obligations soient à exécuter par la centrale elle-même ou par d'autres prestataires de services, sans préjudice du droit de recours de la centrale contre ceux-ci.</p> <p>(Alinéa sans</p>	<p>son activité à l'autorité administrative, dans des conditions définies par voie réglementaire.</p> <p>COM-37</p> <p>(Alinéa supprimé) COM-38</p> <p>« La déclaration est renouvelée chaque année et lorsqu'un changement intervient dans les éléments de la déclaration.</p> <p>COM-52</p> <p>(Alinéa supprimé) COM-38</p> <p>« Art. L. 3142-3. – (Non modifié)</p> <p>(Alinéa sans</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
	<p>centrale peut s'exonérer de tout ou partie de sa responsabilité en apportant la preuve que l'inexécution ou la mauvaise exécution du contrat est imputable soit au client, soit au fait imprévisible et insurmontable d'un tiers étranger à la fourniture de la prestation prévue au contrat, soit à un cas de force majeure.</p> <p>« Art. L. 3142-4. – Les centrales de réservation justifient de l'existence d'un contrat d'assurance couvrant leur responsabilité civile professionnelle.</p> <p>« Art. L. 3142-5. – Les centrales de réservation ne peuvent interdire à l'exploitant ou au conducteur d'un taxi de prendre en charge un client qui le sollicite directement alors qu'il n'est pas réservé et qu'il est arrêté ou stationné, ou qu'il circule, sur la voie ouverte à la circulation publique dans le ressort de son autorisation de stationnement.</p> <p>« Toute stipulation contractuelle contraire est réputée non écrite.</p> <p>« Les dispositions du présent article sont d'ordre public.</p> <p>« Art. L. 3142-6. – Les modalités d'application du présent chapitre sont</p>	<p><i>modification)</i></p> <p>« Art. L. 3142-4. – La centrale de réservation justifie de l'existence d'un contrat d'assurance couvrant sa responsabilité civile professionnelle.</p> <p>« Art. L. 3142-4-1 (nouveau). – La centrale de réservation s'assure annuellement que chaque exploitant qu'elle met en relation avec des clients dispose d'un contrat d'assurance de responsabilité civile professionnelle en cours de validité.</p> <p>« Art. L. 3142-5. – La centrale de réservation ne peut interdire à l'exploitant ou au conducteur d'un taxi de prendre en charge un client qui le sollicite directement alors que le taxi n'est pas réservé et qu'il est arrêté ou stationné ou qu'il circule sur la voie ouverte à la circulation publique dans le ressort de son autorisation de stationnement.</p> <p><i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p><i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p>« Art. L. 3142-6. – <i>(Alinéa sans modification)</i></p>	<p><i>modification)</i></p> <p>« Art. L. 3142-4. – <i>(Non modifié)</i></p> <p>« Art. L. 3142-4-1. – <i>(Supprimé)</i></p> <p style="text-align: right;">COM-39</p> <p>« Art. L. 3142-5. – La centrale de réservation ne peut interdire à l'exploitant ou au conducteur d'un taxi de prendre en charge un client qui le sollicite directement alors que le taxi n'est pas <u>rendu indisponible par une réservation</u> et qu'il est arrêté ou stationné ou qu'il circule sur la voie ouverte à la circulation publique dans le ressort de son autorisation de stationnement.</p> <p style="text-align: right;">COM-40</p> <p><i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p><i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p>« Art. L. 3142-6. – <i>(Supprimé)</i></p> <p style="text-align: right;">COM-41</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
—	fixées par décret en Conseil d'État.	—	—
	« Chapitre III	(Alinéa sans modification)	(Alinéa sans modification)
	« Sanctions	(Alinéa sans modification)	(Alinéa sans modification)
	<p>« Art. L. 3143-1. – Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende le fait de contrevenir à l'article L. 3142-2.</p>	<p>« Art. L. 3143-1 A (nouveau). Est puni de 300 000 € d'amende le fait de contrevenir au premier alinéa de l'article L. 3141-2.</p>	<p>« Art. L. 3143-1 A. – (Supprimé) COM-42, COM-16</p>
	<p>« Art. L. 3143-2. – Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende le fait de contrevenir à l'article L. 3142-5.</p>	<p>« Art. L. 3143-1. – (Alinéa sans modification)</p>	<p>« Art. L. 3143-1. – (Non modifié)</p>
	<p>« Art. L. 3143-3. – 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 aux articles L. 3112-1 ou L. 3120-1 qui ne sont ni des entreprises de transport public routier, ni des taxis, ni des voitures de transport avec chauffeur, ni des véhicules motorisés à deux ou trois roues.</p>	<p>« Art. L. 3143-3. – Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 300 000 € d'amende le fait d'organiser la mise en relation de passagers avec des personnes se livrant aux activités mentionnées aux articles L. 3112-1 ou L. 3120-1 du présent code qui ne sont ni des entreprises de transport public routier de personnes ni des exploitants ou conducteurs de taxis, de voitures de transport avec chauffeur ou de véhicules motorisés à deux ou trois roues.</p>	<p>« Art. L. 3143-3. – Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 300 000 € d'amende le fait d'organiser la mise en relation de passagers <u>et de personnes qui ne sont ni des entreprises de transport public routier de personnes, ni des conducteurs de ces entreprises, ni des exploitants ou conducteurs de taxis, de voitures de transport avec chauffeur ou de véhicules motorisés à deux ou trois roues au sens du titre II du livre I^{er} de la troisième partie du présent code, en vue de la réalisation des prestations mentionnées aux articles L. 3112-1 ou L. 3120-1.</u></p>
	<p>« Les personnes morales déclarées responsables pénalement du délit prévu au présent article encourent, outre l'amende suivant les modalités prévues</p>	<p>« Les personnes morales déclarées responsables pénalement du délit prévu au présent article encourent, outre l'amende suivant les modalités prévues</p>	<p>COM-53</p> <p>COM-43</p> <p>« Les personnes morales déclarées responsables pénalement du délit prévu au présent article encourent, outre l'amende suivant les modalités prévues</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
—	<p>à l'article 131-38 du code pénal, les peines prévues aux 2° à 9° de l'article 131-39 du même code. L'interdiction mentionnée au 2° du même article 131-39 porte sur l'activité dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise. Les peines prévues aux 2° à 7° dudit article sont prononcées pour une durée maximale de cinq ans. »</p>	<p>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.</p>	<p>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. <u>Les peines prévues aux 2° à 7° dudit article ne peuvent être prononcées que pour une durée maximale de cinq ans.</u></p>
	Article 2	Article 2	Article 2
	<p>Après l'article L. 3120-5 du code des transports, sont insérés deux articles ainsi rédigés :</p>	<p>Le chapitre préliminaire du titre II du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports est complété par des articles L. 3120-6 A à L. 3120-7 ainsi rédigés :</p>	<p>« Art. L. 3143-4. – (Supprimé) » COM-44, COM-20</p>
		<p>« Art. L. 3120-6 A (nouveau) I. L'autorité administrative peut imposer aux personnes intervenant dans le secteur du transport public particulier de personnes, en particulier aux centrales de réservation mentionnées à l'article L. 3142-1, la transmission de tout document, toute donnée ou toute information utile pour :</p>	<p>(Supprimé) COM-45, COM-21</p>
		<p>« 1° Permettre le contrôle et la régulation du secteur par les autorités compétentes ;</p>	
		<p>« 2° L'application de</p>	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
—	—	<p data-bbox="810 280 1021 324">l'article L. 3120-6 ;</p> <p data-bbox="810 347 1129 504">« 3° L'application de l'article L. 410-2 du code de commerce ou du III de l'article L. 420-4 du même code.</p> <p data-bbox="810 526 1129 627">« II. — L'autorité administrative peut imposer la transmission périodique :</p> <p data-bbox="810 649 1129 806">« 1° Des documents, données ou informations relatifs aux déplacements réalisés et aux prestations de mise en relation ;</p> <p data-bbox="810 828 1129 1332">« 2° Des documents, données ou informations nécessaires à la connaissance de l'activité des principaux acteurs du secteur du transport public particulier de personnes, à l'analyse de l'offre, de la demande et des conditions de travail dans ce secteur ainsi que des conditions de recours, par les transporteurs, à des centrales de réservation mentionnées à l'article L. 3142-1 du présent code, à des sous-traitants ou à des fournisseurs.</p> <p data-bbox="810 1355 1129 1668">« Les personnes intervenant dans le secteur du transport public particulier de personnes mentionnées au premier alinéa du I du présent article sont tenues de transmettre tout document, toute donnée ou toute information utile dont elles disposent.</p> <p data-bbox="810 1691 1129 1881">« Les documents, données ou informations relatifs aux passagers sont rendus anonymes avant leur transmission à l'autorité administrative.</p> <p data-bbox="810 1904 1129 2094">« L'autorité administrative est autorisée à procéder à la mise en œuvre de traitements automatisés de données à caractère personnel.</p>	—

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
	<p>« Art. L. 3120-6. – L'autorité administrative rend publique ou communique aux personnes intéressées, sous réserve des secrets protégés par la loi, toute information utile relative à l'économie du secteur du transport public particulier de personnes, notamment l'état de l'offre et de la demande et des relations entre les conducteurs, les transporteurs et les intermédiaires afin :</p> <p>« 1° D'améliorer la prise en compte de l'offre de transport public particulier de personnes dans l'organisation des transports publics collectifs par les autorités organisatrices de transport, en particulier pour limiter la congestion routière ;</p> <p>« 2° De permettre la régulation du secteur par les autorités compétentes en particulier la fixation du nombre des autorisations de</p>	<p>« La transmission des données ainsi que les traitements mentionnés au présent article sont soumis à la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.</p> <p>« III. Un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de la concurrence et de la Commission nationale de l'informatique et des libertés, détermine les conditions d'application du présent article et fixe le montant de l'amende encourue en cas de manquements des personnes mentionnées au premier alinéa du I à leurs obligations définies au présent article.</p> <p>« Art. L. 3120-6. – L'autorité administrative rend publique ou communique aux personnes intéressées, sous réserve des secrets protégés par la loi, toute information utile relative à l'économie du secteur du transport public particulier de personnes, notamment l'état de l'offre et de la demande et l'état des relations entre les conducteurs, les transporteurs et les professionnels proposant un service de mise en relation mentionnés à l'article L. 3141-1 afin :</p> <p>« 1° D'améliorer la prise en compte, par les autorités organisatrices de transport, de l'offre de transport public particulier de personnes dans l'organisation des transports publics collectifs, en particulier pour limiter la congestion urbaine ;</p> <p>« 2° De permettre la régulation du secteur par les autorités compétentes, en particulier la fixation du nombre des autorisations de</p>	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
	<p>stationnement mentionnées à l'article L. 3121-1 par les autorités compétentes pour les délivrer ;</p> <p>« 3° D'améliorer la gestion par les organismes d'assurance maladie de l'offre de transport de malades assis ;</p> <p>« 4° D'informer les professionnels de la situation concurrentielle et des conditions de travail dans le secteur.</p> <p>« Art. L. 3120-7. – Un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de la concurrence, détermine les conditions dans lesquelles l'autorité administration peut imposer la transmission de tout document, donnée ou information utile pour l'application de l'article L. 3120-6, pour la poursuite des objectifs énumérés à cet article lorsqu'ils relèvent de l'État, ou pour l'application du III de l'article L. 420-4 du code de commerce, aux personnes intervenant dans le secteur du transport public particulier, notamment les centrales de réservation au sens de l'article L. 3142-1.</p> <p>« Les informations recueillies permettent notamment de déterminer les volumes d'activité des principaux acteurs des marchés concernés, leurs parts de marchés, l'état de l'offre, incluant les courses réalisées ainsi que leur typologie, les conditions de travail dans le secteur et les conditions de recours par les transporteurs et les conducteurs à des centrales de réservations, des sous-traitants ou des fournisseurs. »</p> <p style="text-align: center;">Article 3</p>	<p>stationnement mentionnées à l'article L. 3121-1 ;</p> <p style="text-align: center;">« 3° (<i>Supprimé</i>)</p> <p style="text-align: center;">« 4° D'informer les professionnels concernés de la situation concurrentielle et des conditions de travail dans le secteur.</p> <p style="text-align: center;">« Art. L. 3120-7. – (<i>Supprimé</i>) »</p> <p style="text-align: center;">Article 3</p>	<p style="text-align: center;">Article 3</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p align="center">—</p> <p align="center">Code de commerce Livre IV : De la liberté des prix et de la concurrence Titre II : Des pratiques anticoncurrentielles</p>	<p align="center">I. – Le code de commerce est ainsi modifié :</p> <p align="center">1° Après l'article L. 420-2-1, il est inséré un article L. 420-2-2 ainsi rédigé :</p> <p align="center">« Art. L. 420-2-2. – Sont prohibés les accords, les pratiques concertées et les pratiques unilatérales ayant pour objet ou pour effet d'interdire ou de limiter substantiellement la possibilité pour une entreprise admise à exécuter des prestations de transport public particulier de personnes, ou des services occasionnels de transport collectif de personnes exécutés avec des véhicules légers :</p> <p align="center">« 1° De recourir simultanément à plusieurs intermédiaires ou autres acteurs de mise en relation avec des clients pour la mise à disposition du véhicule en vue de la réalisation de ces prestations ;</p> <p align="center">« 2° Sans préjudice de l'article L. 3142-6 du code des transports, de commercialiser les services de transport qu'elle exécute ;</p> <p align="center">« 3° De faire la promotion, au moyen de signes extérieurs sur le véhicule, d'une ou plusieurs offres de transport, y compris celles qu'elle commercialise sans intermédiaire. » ;</p>	<p align="center">I. – Le livre IV du code de commerce est ainsi modifié :</p> <p align="center">1° (Alinéa sans modification)</p> <p align="center">« Art. L. 420-2-2. – Sont prohibés les accords, les pratiques concertées et les pratiques unilatérales ayant pour objet ou pour effet d'interdire ou de limiter substantiellement la possibilité pour une entreprise admise à exécuter des prestations de transport public particulier de personnes ou des services occasionnels de transport collectif de personnes effectués au moyen de des véhicules légers :</p> <p align="center">« 1° De recourir simultanément à plusieurs intermédiaires ou acteurs de mise en relation avec des clients pour la mise à disposition du véhicule en vue de la réalisation de ces prestations ;</p> <p align="center">« 2° Sans préjudice de l'article L. 3142-5 du code des transports, de commercialiser les services de transport qu'elle exécute ;</p> <p align="center">« 3° (Alinéa sans modification)</p>	<p align="center">I. – (Alinéa sans modification)</p> <p align="center">1° (Alinéa sans modification)</p> <p align="center">« Art. L. 420-2-2. – Sont prohibés les accords, les pratiques concertées et les pratiques unilatérales ayant pour objet ou pour effet d'interdire ou de limiter substantiellement la possibilité pour une entreprise <u>qui exécute</u> des prestations de transport public particulier de personnes ou des services occasionnels de transport collectif de personnes effectués au moyen de véhicules légers :</p> <p align="right">COM-46</p> <p align="center">« 1° De recourir simultanément à plusieurs intermédiaires ou acteurs de mise en relation avec des clients en vue de la réalisation de ces prestations ;</p> <p align="right">COM-46</p> <p align="center">« 2° Sans préjudice de l'article L. 3142-5 du code des transports, de commercialiser <u>sans intermédiaire</u> les services de transport qu'elle exécute ;</p> <p align="right">COM-46</p> <p align="center">« 3° (Alinéa sans modification)</p>
<p align="center">Art. L. 420-3. – Est nul tout engagement, convention ou clause contractuelle se rapportant à</p>			

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>une pratique prohibée par les articles L. 420-1, L. 420-2 et L. 420-2-1.</p>	<p>2° À l'article L. 420-3, les mots : « L. 420-2 et L. 420-2-1 » sont remplacés par les mots : « L. 420-2, L. 420-2-1 et L. 420-2-2 » ;</p>	<p>2° À la fin de l'article L. 420-3, la référence : « et L. 420-2-1 » est remplacée par les références : « L. 420-2-1 et L. 420-2-2 » ;</p>	<p>2° (<i>Non modifié</i>)</p>
<p>Art. L. 420-4. –</p>	<p>3° Le III de l'article L. 420-4 est ainsi modifié :</p>	<p>3° (<i>Alinéa sans modification</i>)</p>	<p>3° (<i>Alinéa sans modification</i>)</p>
<p>III. – Ne sont pas soumis aux dispositions de l'article L. 420-2-1 les accords ou pratiques concertées dont les auteurs peuvent justifier qu'ils sont fondés sur des motifs objectifs tirés de l'efficacité économique et qui réservent aux consommateurs une partie équitable du profit qui en résulte.</p>	<p>a) Les mots : « de l'article L. 420-2-1 » sont remplacés par les mots : « des articles L. 420-2-1 et L. 420-2-2 » ;</p>	<p>a) La référence : « de l'article L. 420-2-1 » est remplacée par les références : « des articles L. 420-2-1 et L. 420-2-2 » ;</p>	<p>a) (<i>Non modifié</i>)</p>
	<p>b) Le mot : « concertées » est supprimé ;</p>	<p>b) (<i>Non modifié</i>)</p>	<p>b) (<i>Non modifié</i>)</p>
	<p>c) Il est complété par un alinéa ainsi rédigé : « Certains catégories d'accords ou de pratiques ou certains accords ou pratiques, notamment lorsqu'ils ont pour objet de favoriser l'émergence de nouveaux services, peuvent être reconnus comme satisfaisant à ces conditions par arrêté du ministre chargé de l'économie, pris après avis conforme de l'Autorité de la concurrence. » ;</p>	<p>c) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :</p>	<p>c) (<i>Alinéa sans modification</i>)</p>
		<p>« Certaines catégories d'accords ou de pratiques, certains accords ou certaines pratiques, notamment lorsqu'ils ont pour objet de favoriser l'apparition d'un nouveau service, peuvent être reconnus comme satisfaisant aux conditions mentionnées au premier alinéa du présent III, par arrêté conjoint des ministres chargés de l'économie et des transports, pris après avis conforme de l'Autorité de la</p>	<p><u>« Ne sont pas soumis à l'article L. 420-2-2 les accords ou pratiques qui ont pour objet de favoriser l'apparition d'un nouveau service, lorsqu'ils ont été reconnus comme satisfaisant aux conditions mentionnées au premier alinéa par un arrêté conjoint des ministres chargés de l'économie et des transports, pris après avis conforme de l'Autorité de la concurrence et pour une durée ne pouvant excéder</u></p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p style="text-align: center;">Titre V : Des pouvoirs d'enquête</p> <p><i>Art. L. 450-5.</i> – Le rapporteur général de l'Autorité de la concurrence est informé avant leur déclenchement des investigations que le ministre chargé de l'économie souhaite voir diligenter sur des faits susceptibles de relever des articles L. 420-1, L. 420-2, L. 420-2-1 et L. 420-5 ou d'être contrares aux mesures prises en application de l'article L. 410-3 et peut, dans un délai fixé par décret, en prendre la direction.</p> <p>.....</p> <p style="text-align: center;">Titre VI : De l'Autorité de la concurrence</p> <p style="text-align: center;">Chapitre II : Des attributions</p> <p><i>Art. L. 462-3.</i> – L'Autorité peut être consultée par les juridictions sur les pratiques anticoncurrentielles définies aux articles L. 420-1, L. 420-2, L. 420-2-1 et L. 420-5 ainsi qu'aux articles 101 et 102 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et relevées dans les affaires dont elles sont saisies. Elle ne peut donner un avis qu'après une procédure contradictoire. Toutefois, si elle dispose d'informations déjà recueillies au cours d'une procédure antérieure, elle peut émettre son avis sans avoir à mettre en œuvre la procédure prévue au présent texte.</p> <p>.....</p>	<p style="text-align: center;">4° À</p> <p>l'article L. 450-5 du même code, les mots : « , L. 420-2, L. 420-2-1 et L. 420-2-2 » sont remplacés par les mots : « à L. 420-2-2 ». Il est procédé à la même substitution à l'article L. 462-3, aux I, II et IV de l'article L. 462-5, à l'article L. 462-6, au I de l'article L. 464-2 et à l'article L. 464-9.</p>	<p>concurrence et pour une durée ne pouvant excéder cinq ans. » ;</p> <p style="text-align: center;">4° Au premier alinéa de l'article L. 450-5, à la première phrase du premier alinéa de l'article L. 462-3, aux I, II et IV de l'article L. 462-5, à la première phrase du premier alinéa de l'article L. 462-6, à la seconde phrase du premier alinéa du I de l'article L. 464-2 et au premier alinéa de l'article L. 464-9, les références : « , L. 420-2, L. 420-2-1 » sont remplacées par la référence : « à L. 420-2-2 ».</p>	<p>cinq ans. » ;</p> <p style="text-align: right;">COM-47</p> <p style="text-align: center;">4° (<i>Non modifié</i>)</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p><i>Art. L. 462-5. – I. –</i> L'Autorité de la concurrence peut être saisie par le ministre chargé de l'économie de toute pratique mentionnée aux articles L. 420-1, L. 420-2, L. 420-2-1 et L. 420-5 ou contraire aux mesures prises en application de l'article L. 410-3, ou de faits susceptibles de constituer une telle pratique, ainsi que des manquements aux engagements pris en application de l'article L. 430-7-1 ou pris en application des décisions de concentration intervenues avant l'entrée en vigueur de l'ordonnance n° 2008-1161 du 13 novembre 2008 portant modernisation de la régulation de la concurrence.</p> <p>II. – Pour toutes les pratiques mentionnées aux articles L. 420-1, L. 420-2, L. 420-2-1 et L. 420-5 ou contraires aux mesures prises en application de l'article L. 410-3, l'Autorité de la concurrence peut être saisie par les entreprises ou, pour toute affaire qui concerne les intérêts dont ils ont la charge, par les organismes mentionnés au deuxième alinéa de l'article L. 462-1.</p> <p>.....</p> <p>IV. – L'Autorité de la concurrence peut être saisie par les régions d'outre-mer, le Département de Mayotte, les îles Wallis et Futuna, la collectivité de Saint-Barthélemy, la collectivité de Saint-Martin et la collectivité territoriale de Saint-Pierre-et-Miquelon de toute pratique mentionnée aux articles L. 420-1, L. 420-2, L. 420-2-1 et L. 420-5 ou contraire aux mesures prises en application de l'article L. 410-3, ou de</p>			

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>faits susceptibles de constituer une telle pratique, concernant leur territoire respectif.</p>	—	—	—
<p><i>Art. L. 462-6. –</i> L'Autorité de la concurrence examine si les pratiques dont elle est saisie entrent dans le champ des articles L. 420-1, L. 420-2, L. 420-2-1 ou L. 420-5, sont contraires aux mesures prises en application de l'article L. 410-3 ou peuvent se trouver justifiées par application de l'article L. 420-4. Elle prononce, le cas échéant, des sanctions et des injonctions.</p> <p>.....</p> <p>Chapitre IV : Des décisions et des voies de recours</p> <p><i>Art. L. 464-2. – I. –</i> L'Autorité de la concurrence peut ordonner aux intéressés de mettre fin aux pratiques anticoncurrentielles dans un délai déterminé ou imposer des conditions particulières. Elle peut aussi accepter des engagements proposés par les entreprises ou organismes et de nature à mettre un terme à ses préoccupations de concurrence susceptibles de constituer des pratiques prohibées visées aux articles L. 420-1, L. 420-2, L. 420-2-1 et L. 420-5 ou contraires aux mesures prises en application de l'article L. 410-3.</p> <p>.....</p> <p><i>Art. L. 464-9. – Le</i> ministre chargé de l'économie peut enjoindre aux entreprises de mettre un terme aux pratiques visées aux articles L. 420-1, L. 420-2, L. 420-2-1 et L. 420-5 ou contraires aux mesures prises en application de l'article L. 410-3 dont elles sont les auteurs lorsque ces pratiques affectent un</p>			

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>marché de dimension locale, ne concernent pas des faits relevant des articles 81 et 82 du traité instituant la Communauté européenne et sous réserve que le chiffre d'affaires que chacune d'entre elles a réalisé en France lors du dernier exercice clos ne dépasse pas 50 millions d'euros et que leurs chiffres d'affaires cumulés ne dépassent pas 200 millions d'euros.</p> <p>.....</p>	<p>II. – Les dispositions du I entrent en vigueur le premier jour du troisième mois suivant la promulgation de la présente loi. Elles sont applicables aux contrats conclus avant cette date.</p>	<p>II. – Le I entre en vigueur le premier jour du troisième mois suivant la promulgation de la présente loi. Il est applicable aux contrats conclus avant cette date.</p>	<p>II. – (<i>Non modifié</i>)</p>
<p>Code des transports Troisième partie : Transport routier Livre I^{er} : Le transport routier de personnes Titre II : Les transports publics particuliers Chapitre II : Voitures de transport avec chauffeur Section 2 : Dispositions relatives aux exploitants</p>	<p>Article 3 bis <i>(nouveau)</i></p>	<p>Article 3 bis <i>(nouveau)</i></p> <p>La section 2 du chapitre II du titre II du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports est complétée par un article L. 3122-4-1 ainsi rédigé :</p>	<p>Article 3 bis</p> <p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>
		<p>« Art. L. 3122-4-1. – Il est créé un label pouvant être attribué aux exploitants de voitures de transport avec chauffeur mentionnés à l'article L. 3122-1 qui offrent aux passagers des prestations répondant à des normes de qualité particulières.</p>	<p>« Art. L. 3122-4-1. – Un label <u>peut</u> être attribué aux exploitants de voitures de transport avec chauffeur mentionnés à l'article L. 3122-1 qui offrent aux passagers des prestations répondant à des normes de qualité particulières.</p>
		<p>« Les critères et les modalités d'attribution du label sont définis par un arrêté conjoint des ministres chargés des transports et du tourisme. »</p>	<p>COM-48</p> <p><i>(Alinéa sans modification)</i></p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p align="center">Titre I^{er} : Les transports publics collectifs Chapitre II : Exécution des services occasionnels</p>	<p align="center">Article 4</p> <p>I. – L'article L. 3112-1 du code des transports, est complété par un alinéa ainsi rédigé :</p>	<p align="center">Article 4</p> <p>I. – L'article L. 3112-1 du code des transports est ainsi modifié :</p>	<p align="center">Article 4</p> <p>I. – <i>(Non modifié)</i></p>
<p><i>Art. L. 3112-1.</i> – Les services occasionnels, lorsqu'ils sont exécutés avec des véhicules de moins de dix places, sont soumis aux II et III de l'article L. 3120-2 et à l'article L. 3120-3.</p>	<p>1° (nouveau) Au début du premier alinéa, est ajoutée la mention : « I. – » ;</p>	<p>1° (nouveau) Au début du premier alinéa, est ajoutée la mention : « I. – » ;</p>	
<p>Toutefois, le même article L. 3120-3 n'est pas applicable aux services organisés par une autorité organisatrice de transport.</p>	<p>2° (nouveau) Au premier alinéa, les mots : « de moins de dix places » sont remplacés par les mots : « motorisés comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum » ;</p>	<p>2° (nouveau) Au premier alinéa, les mots : « de moins de dix places » sont remplacés par les mots : « motorisés comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum » ;</p>	
	<p>3° (nouveau) À la fin du premier alinéa, la référence : « et à l'article L. 3120-3 » est supprimée ;</p>	<p>3° (nouveau) À la fin du premier alinéa, la référence : « et à l'article L. 3120-3 » est supprimée ;</p>	
	<p>4° (nouveau) Le second alinéa est supprimé ;</p>	<p>4° (nouveau) Le second alinéa est supprimé ;</p>	
	<p>5° Il est ajouté un II ainsi rédigé :</p>	<p>5° Il est ajouté un II ainsi rédigé :</p>	
	<p>« II. – Lorsque leur origine et leur destination sont dans le ressort territorial d'une même autorité organisatrice de la mobilité soumise à l'obligation d'établissement d'un plan de déplacement en application de l'article L. 1214-3, les services occasionnels sont exécutés exclusivement avec des véhicules motorisés comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places. ».</p>	<p>« II. – Lorsque le point de départ et le point d'arrivée d'un transport occasionnel sont dans le ressort territorial d'une même autorité organisatrice soumise à l'obligation d'établissement d'un plan de déplacements urbains en application des articles L. 1214-3 et L. 1214-9, le service occasionnel est exécuté exclusivement avec un véhicule motorisé comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit</p>	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
	<p>Les entreprises de transport public routier collectif de personnes exécutant, à cette date, dans les périmètres visés au II, des services occasionnels avec des véhicules motorisés comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises maximum, doivent se conformer aux dispositions du titre II du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports avant le 1^{er} juillet 2018. L'activité de ces entreprises reste régie par les dispositions du titre I du même livre jusqu'à, soit l'inscription de l'entreprise au registre mentionné à l'article L. 3122 3, soit la délivrance de l'autorisation de stationnement prévue à l'article L. 3121 1 du même code et au plus tard jusqu'à cette date.</p> <p>II. – Le II de l'article L. 3112-1 du code des transports entre en vigueur le 1^{er} juillet 2017.</p>	<p>places. »</p> <p><i>(Alinéa supprimé)</i></p> <p>II. – <i>(Alinéa sans modification)</i></p> <p>Les entreprises de transport public routier collectif de personnes exécutant, au 1^{er} juillet 2017, dans les périmètres mentionnés au même II, des services occasionnels avec des véhicules motorisés comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum, doivent se conformer au titre II du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports avant le 1^{er} juillet 2018. L'activité de ces entreprises demeure régie par le titre I^{er} du même livre soit jusqu'à l'inscription de ces entreprises au registre mentionné à l'article L. 3122 3 du même code, soit jusqu'à l'acquisition du droit</p>	<p>II. – Le II de l'article L. 3112-1 du code des transports, <u>dans sa rédaction résultant de la présente loi</u>, entre en vigueur le 1^{er} janvier 2017.</p> <p>COM-49 rect.</p> <p><u>Par dérogation au précédent alinéa, le II de l'article L. 3112-1 du code des transports ne s'applique qu'à partir du 1^{er} juillet 2018 aux</u> entreprises de transport public routier collectif de personnes exécutant, au 1^{er} janvier 2017, dans les périmètres mentionnés au même II, des services occasionnels avec des véhicules motorisés comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum.</p> <p>COM-49 rect.</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
	<p>III. – Un décret en Conseil d'État fixe les mesures dérogatoires mises en place au bénéfice des entreprises visées au deuxième alinéa du II du présent article en matière d'accès à la profession pour les conducteurs et de caractéristiques techniques requises pour les véhicules.</p>	<p>d'exploiter l'autorisation de stationnement prévue à l'article L. 3121-1 dudit code, et au plus tard jusqu'au 1^{er} juillet 2018.</p> <p>III. – Un décret en Conseil d'État fixe les mesures dérogatoires mises en place à titre temporaire au bénéfice des conducteurs pendant la période probatoire prévue à l'article L. 223-1 du code de la route pour leur permettre de se conformer aux conditions mentionnées à l'article L. 3120-2-1 du code des transports. Les entreprises mentionnées au second alinéa du II du présent article et inscrites sur le registre mentionné à l'article L. 3122-3 du même code des transports avant le 1^{er} juillet 2018 se conforment, pour les véhicules déclarés avant cette date, aux dispositions prises en application de l'article L. 3122-4 dudit code au plus tard lors du premier renouvellement de leur inscription suivant le 1^{er} juillet 2018.</p>	<p>III. – Un décret en Conseil d'État fixe les mesures dérogatoires <u>permettant aux conducteurs employés par des entreprises mentionnées au second alinéa du II, déclarés avant le 1^{er} janvier 2017 et n'ayant pas achevé</u> la période probatoire prévue à l'article L. 223-1 du code de la route, de se conformer aux conditions <u>d'aptitude</u> mentionnées à l'article L. 3120-2-1 du code des transports.</p> <p>COM-57, COM-54 rect.</p> <p><u>IV (nouveau). – L'obligation de répondre à des critères techniques et de confort prévue à l'article L. 3122-4 du code des transports n'est pas applicable aux véhicules utilisés avant le 1^{er} juillet 2018 par les entreprises mentionnées au second alinéa du II, lorsque ces entreprises s'inscrivent avant cette même date sur le registre mentionné à l'article L. 3122-3. Elle leur est applicable à compter du premier renouvellement de l'inscription de ces entreprises sur ce registre.</u></p> <p>COM-54 rect.</p>
	Article 5	Article 5	Article 5

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>Titre II : Les transports publics particuliers Chapitre préliminaire : Dispositions générales</p>	<p>Le code des transports est ainsi modifié :</p> <p>1° Après l'article L. 3120-2, sont insérés deux articles L. 3120-2-1 et L. 3120-2-2 ainsi rédigés :</p> <p>« Art. L. 3120-2-1. – Les conducteurs des véhicules qui exécutent les prestations mentionnées à l'article L. 3120-1 répondent, dans des conditions définies par décret en Conseil d'État, à des conditions d'aptitude professionnelle et d'honorabilité.</p>	<p>I. – Le titre II du livre I^{er} de la troisième partie du code des transports est ainsi modifié :</p> <p>1° Après l'article L. 3120-2, sont insérés des articles L. 3120-2-1 à L. 3120-2-2 ainsi rédigés :</p> <p>« Art. L. 3120-2-1. – Les conducteurs des véhicules qui exécutent les prestations mentionnées à l'article L. 3120-1 répondent, dans des conditions définies par décret en Conseil d'État, à des conditions d'aptitude et d'honorabilité professionnelles.</p>	<p>I. – (Alinéa sans modification)</p> <p>1° (Alinéa sans modification)</p> <p>« Art. L. 3120-2-1. – (Alinéa sans modification)</p>
<p>Chapitre I^{er} : Les taxis Section 2 : Profession d'exploitant de taxi</p>	<p>« Art. L. 3120-2-1-1 (nouveau). – Les examens destinés à constater les conditions d'aptitude professionnelle mentionnées à l'article L. 3120-2-1 ont pour objet d'assurer un haut niveau de sécurité des passagers et des usagers de la route.</p> <p>« Ces examens sont organisés de manière à permettre à l'ensemble des candidats qui le souhaitent de se présenter dans des conditions de délais et de préparation satisfaisantes. À cette fin, le nombre de candidats ayant été ajournés par manque de place et les taux de réussite sont rendus publics au plus tard un mois après chaque session.</p> <p>« Art. L. 3120-2-2. – Les conducteurs des véhicules qui exécutent les prestations mentionnées à l'article L. 3120-1 sont détenteurs d'une carte professionnelle délivrée par l'autorité administrative. » ;</p>	<p>« Art. L. 3120-2-1-1 (nouveau). – Les examens destinés à constater les conditions d'aptitude professionnelle mentionnées à l'article L. 3120-2-1 ont pour objet d'assurer un haut niveau de sécurité des passagers et des usagers de la route.</p> <p>« Ces examens sont organisés de manière à permettre à l'ensemble des candidats qui le souhaitent de se présenter dans des conditions de délais et de préparation satisfaisantes. À cette fin, le nombre de candidats ayant été ajournés par manque de place et les taux de réussite sont rendus publics au plus tard un mois après chaque session.</p> <p>« Art. L. 3120-2-2. – Les conducteurs des véhicules qui exécutent les prestations mentionnées à l'article L. 3120-1 sont titulaires d'une carte professionnelle délivrée par l'autorité administrative. » ;</p>	<p>« Art. L. 3120-2-1-1. – (Supprimé)</p> <p>COM-50</p> <p>COM-50</p> <p>« Art. L. 3120-2-2. – (Alinéa sans modification)</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>Art. L. 3121-5. – La délivrance de nouvelles autorisations de stationnement par l'autorité administrative compétente n'ouvre pas droit à indemnité au profit des titulaires d'autorisations de stationnement délivrées avant la promulgation de la loi n° 2014-1104 du 1^{er} octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur ou au profit des demandeurs inscrits sur liste d'attente.</p>			
<p>Les nouvelles autorisations sont délivrées en fonction de listes d'attente rendues publiques. Nul ne peut s'inscrire sur plus d'une liste d'attente. Les candidats à l'inscription sur liste d'attente doivent être titulaires d'une carte professionnelle prévue à l'article L. 3121-10 en cours de validité, délivrée par le représentant de l'Etat dans le département où l'autorisation de stationnement est demandée, et ne pas être déjà titulaires d'une autorisation de stationnement.</p>		<p>1° bis (nouveau) À la dernière phrase du deuxième alinéa de l'article L. 3121-5, la référence : « L. 3121-10 » est remplacée par la référence : « L. 3120-2-2 » ;</p>	<p>1° bis (Non modifié)</p>
<p>.....</p> <p>Chapitre II : Voitures de transport avec chauffeur Section 2 : Dispositions relatives aux exploitants</p>	<p>2° À l'article L. 3122-4, la référence à l'article : « L. 3122-8 » est remplacée par la référence à l'article : « L. 3120-2-2 » ;</p>	<p>2° Le premier alinéa de l'article L. 3122-4 est ainsi modifié :</p>	<p>2° (Alinéa sans modification)</p>
<p>Art. L. 3122-4. – 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</p>		<p>a) (nouveau) Après les mots : « de confort », sont insérés les mots : « ou qui contribuent à la préservation</p>	<p>a) (Non modifié)</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>ou plusieurs conducteurs répondant aux conditions prévues à l'article L. 3122-8.</p>		<p>du patrimoine automobile » ;</p>	
		<p>a bis) (nouveau) La seconde occurrence du mot : « et » est remplacée par les mots : « . Les exploitants » ;</p>	<p>a) (Non modifié)</p>
		<p>b) La référence : « L. 3122-8 » est remplacée par la référence : « L. 3120-2-2 » ;</p>	<p>b) <u>À la fin</u>, la référence : « L. 3122-8 » est remplacée par la référence : « L. 3120-2-2 » ;</p>
<p>.....</p>	<p>3° Les articles L. 3121-9, L. 3121-10, L. 3122-7, L. 3122-8, le 1° de l'article L. 3123-1, l'article L. 3123-2-1, les articles L. 3124-2, L. 3124-6 et L. 3124-11 sont abrogés ;</p>	<p>3° Sont abrogés :</p>	<p>3° (Alinéa sans modification)</p>
<p>Chapitre I^{er} : Les taxis Section 3 : Activité de conducteur de taxi</p>		<p>a) La section 3 du chapitre I^{er} ;</p>	<p>a) (Non modifié)</p>
<p><i>Art L. 3121-9. –</i> Peuvent seuls exercer l'activité de conducteur de taxi :</p>			
<p>1° Les titulaires d'un certificat de capacité professionnelle délivré par l'autorité administrative ;</p>			
<p>2° Après stage d'adaptation ou épreuve d'aptitude, les personnes, ressortissant d'un État membre de l'Union européenne ou d'un État partie à l'Espace économique européen, qui sont titulaires d'un certificat de capacité professionnelle délivré par l'autorité compétente d'un de ces États où un tel certificat est exigé ou qui peuvent faire état de l'exercice de la profession, dans un de ces États où un tel certificat n'est pas exigé, pendant une durée minimale variable selon les</p>			

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
titres de formation qu'ils détiennent.			
<p><i>Art L. 3121-10. –</i> L'exercice de l'activité de conducteur de taxi est subordonné à la délivrance d'une carte professionnelle par l'autorité administrative.</p>			
<p>Chapitre II : Voitures de transport avec chauffeur Section 4 : Dispositions relatives au conducteur</p>			
<p><i>Art. L. 3122-7. –</i> Peuvent seules exercer l'activité de conducteur de voiture de transport avec chauffeur les personnes qui justifient de conditions d'aptitude professionnelle définies par décret.</p>		b) Les articles L. 3122-7 et L. 3122-8 ;	b) (<i>Non modifié</i>)
<p><i>Art. L. 3122-8. –</i> L'exercice de l'activité de conducteur de voiture de transport est subordonné à la délivrance d'une carte professionnelle par l'autorité administrative et est incompatible avec l'exercice de l'activité de conducteur de taxi.</p>			
<p>Chapitre III : Les véhicules motorisés à deux ou trois roues</p>			
<p><i>Art. L. 3123-1. –</i> Les entreprises qui mettent à la disposition de leur clientèle, pour assurer leur transport ainsi que celui de leurs bagages, des motocyclettes ou des tricycles à moteur conduits par le propriétaire ou son préposé, suivant des conditions fixées à l'avance entre les parties, doivent disposer, dans des conditions fixées par voie réglementaire :</p>			
<p>1° De chauffeurs titulaires d'un certificat de capacité professionnelle ou, après stage d'adaptation ou</p>		c) Le 1° de l'article L. 3123-1 ;	c) (<i>Non modifié</i>)

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>épreuve d'aptitude, de chauffeurs, ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne ou d'un Etat 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 Etats où un tel certificat est exigé ou qui peuvent faire état de l'exercice de la profession dans un de ces Etats où un tel certificat n'est pas exigé pendant une durée minimale variable selon les titres de formation qu'ils détiennent ;</p> <p>.....</p> <p><i>Art. L. 3123-2-1. –</i> L'exercice de l'activité de conducteur de véhicule motorisé à deux ou trois roues pour le transport de personnes à titre onéreux est subordonné à la délivrance d'une carte professionnelle par l'autorité administrative.</p>			
<p>Chapitre IV : Sanctions administratives et sanctions pénales Section 1 : Dispositions relatives aux taxis Sous-section 1 : Sanctions administratives</p>		<p>d) L'article L. 3123-2-1 ;</p>	<p>d) (<i>Non modifié</i>)</p>
<p><i>Art. L. 3124-2. –</i> En cas de violation par un conducteur de taxi de la réglementation applicable à la profession, l'autorité administrative peut lui donner un avertissement ou procéder au retrait temporaire ou définitif de sa carte professionnelle.</p>		<p>e) L'article L. 3124-2 ;</p>	<p>e) (<i>Non modifié</i>)</p>
<p>Section 2 : Dispositions relatives aux voitures de transport avec chauffeur Sous-section 1 : Sanctions administratives</p>		<p>f) La sous-section 1 de la section 2 du chapitre IV ;</p>	<p>f) (<i>Non modifié</i>)</p>
<p><i>Art. L. 3124-6. –</i> En</p>			

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>cas de violation, par un conducteur de voitures de transport, de la réglementation applicable à la profession, l'autorité administrative peut lui donner un avertissement ou procéder au retrait, temporaire ou définitif, de sa carte professionnelle.</p>			
<p>Section 3 : Dispositions relatives aux véhicules motorisés à deux ou trois roues</p>		<p>g) La section 3 du chapitre IV ;</p>	<p>g) La section 3 du <u>même</u> chapitre IV ;</p>
<p><i>Art. L. 3124-11.</i> – En cas de violation par un conducteur de véhicule motorisé à deux ou trois roues pour le transport de personnes à titre onéreux de la réglementation applicable à la profession, l'autorité administrative peut lui donner un avertissement ou procéder au retrait, temporaire ou définitif, de sa carte professionnelle.</p>			
<p>Section 2 : Dispositions relatives aux voitures de transport avec chauffeur Sous-section 2 : Sanctions pénales</p>		<p>3° bis (<i>nouveau</i>) La division et l'intitulé de la sous-section 2 de la section 2 du chapitre IV sont supprimés ;</p>	<p>3° bis (<i>Non modifié</i>)</p>
<p>Section 4 : Dispositions communes</p>			
<p>4° Au début de la section 4 du chapitre IV du titre II du livre I de la troisième partie, il est inséré un nouvel article L. 3124-11 ainsi rédigé :</p> <p>« <i>Art. L. 3124-11.</i> – En cas de violation par le conducteur d'un véhicule de transport public particulier de personnes de la réglementation applicable à la profession, l'autorité administrative peut lui donner un avertissement ou procéder au retrait temporaire ou définitif de sa carte professionnelle. ».</p>	<p>4° Au début de la section 4 du chapitre IV du titre II du livre I de la troisième partie, il est inséré un nouvel article L. 3124-11 ainsi rédigé :</p> <p>« <i>Art. L. 3124-11.</i> – En cas de violation de la réglementation applicable à la profession par le conducteur d'un véhicule de transport public particulier de personnes, l'autorité administrative peut lui donner un avertissement ou procéder au retrait temporaire ou définitif de sa carte professionnelle. ».</p>	<p>4° Au début de la section 4 du chapitre IV, il est ajouté un article L. 3124-11 ainsi rétabli :</p> <p>« <i>Art. L. 3124-11.</i> – En cas de violation de la réglementation applicable à la profession par le conducteur d'un véhicule de transport public particulier de personnes, l'autorité administrative peut lui donner un avertissement ou procéder au retrait temporaire ou définitif de sa carte professionnelle. ».</p>	<p>4° (<i>Non modifié</i>)</p>
		<p>II (<i>nouveau</i>). – Le I du présent article entre en vigueur le 1^{er} janvier 2017.</p>	<p>II. – (<i>Non modifié</i>)</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Article 6</p> <p>Après le 4° du I de l'article 23 du code de l'artisanat, il est inséré un alinéa 4° <i>bis</i> ainsi rédigé :</p> <p style="padding-left: 40px;">« 4° <i>bis</i> D'organiser les examens visant à constater les conditions d'aptitude professionnelle prévues à l'article L. 3120-2-1 du code des transports pour les conducteurs des véhicules qui exécutent les prestations mentionnées à l'article L. 3120-1 du même code. »</p> <p style="text-align: center;">Article 7</p> <p>Le I de l'article L. 3121-1-2 du code des transports est ainsi modifié :</p> <p style="padding-left: 40px;">1° À la fin du premier alinéa, il est ajoutée la phrase : « Cette disposition n'est pas applicable aux autorisations de stationnement délivrées avant le 1^{er} octobre 2014. ».</p> <p style="padding-left: 40px;">2° Le second alinéa est ainsi rédigé : « Lorsqu'une même personne physique ou morale est titulaire d'une ou plusieurs autorisations de stationnement délivrées avant le 1^{er} octobre 2014, l'exploitation peut en être assurée par des salariés ou</p> <p>Loi n° 2014-1104 du 1^{er} octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur</p> <p><i>Art. 5. – I. –</i> Après l'article L. 3121-1 du même code, il est inséré un article L. 3121-1-2 ainsi rédigé :</p> <p style="padding-left: 40px;">« <i>Art. L. 3121-1-2. – I. –</i> Le titulaire exploite personnellement de l'autorisation de stationnement mentionnée à l'article L. 3121-1.</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Article 6</p> <p>Après le 4° du I de l'article 23 du code de l'artisanat, il est inséré un alinéa 4° <i>bis</i> ainsi rédigé :</p> <p style="padding-left: 40px;">« 4° <i>bis</i> D'évaluer les conditions d'aptitude professionnelle prévues à l'article L. 3120-2-1 du code des transports par un examen ; ».</p> <p style="text-align: center;">Article 7</p> <p>Le I de l'article L. 3121-1-2 du code des transports est ainsi modifié :</p> <p style="padding-left: 40px;">1° Le deuxième alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée :</p> <p style="padding-left: 80px;">« Cette disposition n'est pas applicable aux autorisations de stationnement délivrées avant le 1^{er} octobre 2014. » ;</p> <p style="padding-left: 40px;">2° Le troisième alinéa est ainsi rédigé :</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Article 6</p> <p>Après le 4° du I de l'article 23 du code de l'artisanat, il est inséré un alinéa 4° <i>bis</i> ainsi rédigé :</p> <p style="padding-left: 40px;">« 4° <i>bis</i> D'évaluer les conditions d'aptitude professionnelle prévues à l'article L. 3120-2-1 du code des transports par un examen ; ».</p> <p style="text-align: center;">Article 7</p> <p>Le I de l'article 5 de la loi n° 2014-1104 du 1^{er} octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur est ainsi modifié :</p> <p style="padding-left: 40px;">1° Le deuxième alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée :</p> <p style="padding-left: 80px;">« Cette disposition n'est pas applicable aux autorisations de stationnement délivrées avant le 1^{er} octobre 2014. » ;</p> <p style="padding-left: 40px;">2° Le troisième alinéa est ainsi rédigé :</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Article 6 (Supprimé) COM-51, COM-28</p> <p style="text-align: center;">Article 7 (Non modifié)</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>« Toutefois, une même personne physique ou morale peut être titulaire de plusieurs autorisations de stationnement délivrées avant la promulgation de la loi n° 2014-1104 du 1^{er} octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur. Dans ce cas, l'exploitation peut être assurée par des salariés ou par un locataire-gérant auquel la location de l'autorisation a été concédée dans les conditions prévues aux articles L. 144-1 à L. 144-13 du code de commerce. Elle peut également être assurée par une société coopérative ouvrière de production titulaire des autorisations en consentant la location du taxi aux coopérateurs autorisés à exercer l'activité de conducteur de taxi conformément à l'article L. 3121-9 du présent code.</p> <p>.....</p>	<p>par un locataire-gérant auquel la location de l'autorisation et du véhicule équipé taxi ont été concédés dans les conditions prévues aux articles L. 144-1 à L. 144-13 du code de commerce. Elle peut également être assurée par une société coopérative ouvrière de production titulaire des autorisations en consentant la location du taxi aux coopérateurs autorisés à exercer l'activité de conducteur de taxi conformément à l'article L. 3121-9 du présent code. »</p>	<p>« Lorsqu'une même personne physique ou morale est titulaire d'une ou plusieurs autorisations de stationnement délivrées avant le 1^{er} octobre 2014, l'exploitation peut en être assurée par des salariés ou par un locataire-gérant auquel la location de l'autorisation et du véhicule mentionné à l'article L. 3121-1 du présent code a été concédée dans les conditions prévues aux articles L. 144-1 à L. 144-13 du code de commerce. Elle peut également être assurée par une société coopérative ouvrière de production titulaire des autorisations qui consent la location du taxi aux coopérateurs autorisés à exercer l'activité de conducteur de taxi conformément à l'article L. 3120-2-2 du présent code. »</p>	<p>Article 7 bis</p>
<p>Code des transports Partie législative Troisième partie : Transport routier</p>		<p>Article 7 bis <i>(nouveau)</i></p>	

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>Livre I^{er} : Le transport routier de personnes Titre II : Les transports publics particuliers Chapitre I^{er} : Les taxis Section 2 : Profession d'exploitant de taxi</p>	<p><i>Art. L. 3121-3.</i> – En cas de cessation d'activité totale ou partielle, de fusion avec une entreprise analogue ou de scission, nonobstant l'article L. 3121-2, les entreprises de taxis exploitant plusieurs autorisations délivrées avant la promulgation de la loi n° 2014-1104 du 1^{er} octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur, et dont le ou les représentants légaux ne conduisent pas eux-mêmes un véhicule sont admises à présenter à titre onéreux un ou plusieurs successeurs à l'autorité administrative compétente.</p> <p>Sous réserve des titres II à IV du livre VI du code de commerce, la même faculté est reconnue, pendant la période de sauvegarde ou en cas de redressement judiciaire, selon le cas, à l'entreprise débitrice ou à l'administrateur judiciaire ou, en cas de liquidation judiciaire, au mandataire liquidateur.</p> <p>En cas d'inaptitude définitive, constatée selon les modalités fixées par voie réglementaire, entraînant l'annulation du permis de conduire les véhicules de toutes les catégories, les titulaires d'autorisations de stationnement acquises à titre onéreux peuvent présenter un successeur sans condition de durée d'exploitation effective et continue.</p>	<p>Au troisième alinéa de l'article L. 3121-3 du code des transports, les mots : « acquises à titre onéreux » sont supprimés.</p>	<p>Au troisième alinéa de l'article L. 3121-3 du code des transports, les mots : « acquises à titre onéreux » sont <u>remplacés par les mots : « délivrées avant la promulgation de la loi n° 2014-1104 du 1^{er} octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur ».</u></p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>.....</p>	<p align="center">Article 8</p>	<p align="center">Article 8</p>	<p align="center">Article 8</p>
<p>.....</p>	<p>I. – Le même code est ainsi modifié :</p>	<p>I. – Le livre I^{er} de la troisième partie du même code est ainsi modifié :</p>	<p>I. – (Alinéa <i>sans modification</i>)</p>
<p>.....</p>	<p>1° L'article L. 3112-1 est ainsi modifié :</p>	<p>1° (<i>Supprimé</i>)</p>	<p>1° (<i>Supprimé</i>)</p>
<p>.....</p>	<p>a) À la fin du premier alinéa, les mots : « et à l'article L. 3120-3 » sont supprimés ;</p>		
<p>.....</p>	<p>b) Le second alinéa est supprimé ;</p>		
<p>Chapitre préliminaire : Dispositions générales</p>			
<p><i>Art. L. 3120-2. – I. –</i></p> <p>.....</p>			
<p>III. – Sont interdits aux personnes réalisant des prestations mentionnées à l'article L. 3120-1 et aux intermédiaires auxquels elles ont recours :</p> <p>.....</p>	<p>2° Au III de l'article L. 3120-2, après le mot : « recours » sont insérés les mots : « notamment les centrales de réservation au sens de l'article L. 3142-1 » ;</p>	<p>2° Le premier alinéa du III de l'article L. 3120-2 est complété par les mots : « , notamment les centrales de réservation au sens de l'article L. 3142-1 » ;</p>	<p>2° (<i>Non modifié</i>)</p>
<p><i>Art. L. 3120-3. –</i> Toute personne qui se livre ou apporte son concours à l'organisation ou à la vente d'une prestation mentionnée à l'article L. 3120-1 est responsable de plein droit, à l'égard du client, de la bonne exécution des obligations résultant du contrat, que ce contrat ait été conclu à distance ou non et que ces obligations soient à exécuter par elle-même ou par d'autres prestataires de services, sans préjudice de son droit de recours contre ceux-ci.</p>	<p>3° L'article L. 3120-3 est abrogé ;</p>	<p>3° (<i>Non modifié</i>)</p>	<p>3° (<i>Non modifié</i>)</p>
<p>Toutefois, la personne mentionnée au premier alinéa du présent article peut</p>			

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>s'exonérer de tout ou partie de sa responsabilité en apportant la preuve que l'inexécution ou la mauvaise exécution du contrat est imputable soit au client, soit au fait imprévisible et insurmontable d'un tiers étranger à la fourniture de la prestation prévue au contrat, soit à un cas de force majeure.</p>	<p>4° À l'article L. 3120-4, les mots : « et celles qui les mettent en relation avec des clients, directement ou indirectement, doivent pouvoir » sont remplacés par les mots : « sont dans la mesure de » ;</p>	<p>4° À l'article L. 3120-4, les mots : « et celles qui les mettent en relation avec des clients, directement ou indirectement, doivent pouvoir » sont remplacés par les mots : « sont en mesure de » ;</p>	<p>4° (<i>Non modifié</i>)</p>
<p>Chapitre I^{er} : Les taxis Section 4 : Exécution du service</p>	<p>5° Le deuxième alinéa de l'article L. 3121-11-1 est supprimé ;</p>	<p>5° (<i>Non modifié</i>)</p>	<p>5° (<i>Non modifié</i>)</p>
<p><i>Art. L. 3121-11-1.</i> – Il est institué un registre national recensant les informations relatives à l'identification, à la disponibilité et à la géolocalisation des taxis. Ce registre, dénommé : « registre de disponibilité des taxis », a pour finalité d'améliorer l'accès aux taxis par leurs clients en favorisant le développement de services innovants. Il est soumis à la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.</p>	<p>Ce registre est géré par l'autorité administrative chargée de faciliter et de coordonner la mise à disposition des données publiques en vue de faciliter leur réutilisation.</p>		

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p style="text-align: center;">—</p> <p><i>Art. L. 3121-11-2. –</i> Un intermédiaire proposant à des clients de réserver un taxi ne peut interdire à l'exploitant ou au conducteur d'un taxi de prendre en charge un client en étant arrêté ou stationné ou en circulant sur la voie ouverte à la circulation publique, y compris quand la sollicitation du taxi par le client est intervenue par voie de communications électroniques ou par l'intermédiaire d'un tiers.</p> <p>Toute stipulation contractuelle contraire est réputée non écrite.</p> <p>Les dispositions du présent article sont d'ordre public.</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p>6° L'article L. 3121-11-2 est abrogé ;</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p>6° (<i>Non modifié</i>)</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p>6° (<i>Non modifié</i>)</p>
<p>Chapitre II : Voitures de transport avec chauffeur</p>	<p>7° La deuxième phrase de l'article L. 3122-1 est supprimée ;</p>	<p>7° La seconde phrase du premier alinéa de l'article L. 3122-1 est supprimée ;</p>	<p>7° (<i>Non modifié</i>)</p>
<p>.....</p>			

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>Section 1 : Dispositions communes aux exploitants et aux intermédiaires</p>	<p>8° Les sections 1 et 3 du chapitre II du titre II du livre I^{er} de la troisième partie sont abrogées. Les sections 2 et 4 du même chapitre deviennent respectivement les sections 1 et 2 ;</p>	<p>8° Les sections 1 et 3 du chapitre II du titre II sont abrogées et les sections 2 et 4 du même chapitre II deviennent, respectivement, les sections 1 et 2 ;</p>	<p>8° Les sections 1 et 3 du chapitre II du titre II sont abrogées ;</p> <p style="text-align: right;">COM-56</p>
<p>Section 3 : Dispositions relatives aux intermédiaires</p>			
<p>Chapitre IV : Sanctions administratives et sanctions pénales</p>			
<p>Section 1 : Dispositions relatives aux taxis Sous-section 2 : Sanctions pénales</p>			
<p><i>Art. L. 3124-4. – I. –</i></p> <p>.....</p>			
<p>III. – Est puni de 15 000 € d'amende le fait de contrevenir au premier alinéa de l'article L. 3121-11-2.</p>	<p>9° Le III de l'article L. 3124-4 est abrogé ;</p>	<p>9° (<i>Non modifié</i>)</p>	<p>9° (<i>Non modifié</i>)</p>
<p>Section 2 : Dispositions relatives aux voitures de transport avec chauffeur Sous-section 2 : Sanctions pénales</p>			
<p><i>Art. L. 3124-7. – I. –</i> Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende le fait de contrevenir aux articles L. 3122-3 et L. 3122-5.</p> <p>.....</p>		<p>9° bis (<i>nouveau</i>) À la fin du I de l'article L. 3124-7, les références : « aux articles L. 3122-3 et L. 3122-5 » sont remplacées par la référence : « à l'article L. 3122-3 » ;</p>	<p>9° bis (<i>Non modifié</i>)</p>
<p>Section 4 : Dispositions communes</p>			
<p><i>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</i></p>	<p>10° L'article L. 3124-13 est abrogé.</p>	<p>10° (<i>Non modifié</i>)</p>	<p>10° (<i>Non modifié</i>)</p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>mentionnés au chapitre II du titre I^{er} du présent livre, ni des taxis, des véhicules motorisés à deux ou trois roues ou des voitures de transport avec chauffeur au sens du présent titre.</p>			
<p>Les personnes morales déclarées responsables pénalement du délit prévu au présent article encourent, outre l'amende suivant les modalités prévues à l'article 131-38 du code pénal, les peines prévues aux 2° à 9° de l'article 131-39 du même code. L'interdiction mentionnée au 2° du même article 131-39 porte sur l'activité dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de laquelle l'infraction a été commise. Les peines prévues aux 2° à 7° dudit article ne peuvent être prononcées que pour une durée maximale de cinq ans.</p>			
<p>Code de la consommation Livre V : Pouvoirs d'enquête et suites données aux contrôles Titre I^{er} : Recherche et constatation Chapitre I^{er} : Habilitation Section 1 : Agents de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes Sous-section 2 : Informations précontractuelles, pratiques commerciales, contrats et crédit</p>			
<p><i>Art. L. 511-7.</i> – Les agents sont habilités à rechercher et à constater les infractions ou les manquements aux dispositions :</p>	<p>II. – Le 14° du premier alinéa de l'article L. 511-7 du code de la consommation dans sa rédaction résultant de l'ordonnance n° 2016-301 du 14 mars 2016 est ainsi rédigé :</p>	<p>II. – Le 14° de l'article L. 511-7 du code de la consommation est ainsi rédigé :</p>	<p>II. – <i>(Non modifié)</i></p>

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>.....</p> <p>14° Des articles L. 3121-11-2 et L. 3122-2 du code des transports ;</p> <p>.....</p>	<p>« 14° De l'article L. 3142-6 du code des transports ; ».</p>	<p>« 14° De l'article L. 3142-5 du code des transports ; ».</p>	
<p>Loi n° 2014-1104 du 1^{er} octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur</p>	<p>III. – L'article L. 3141-2 du code des transports, dans sa rédaction résultant de l'article 1, entre en vigueur à une date fixée par décret, au plus tard dix-huit mois après la promulgation de la présente loi. L'article L. 3122-6 du même code, dans sa rédaction antérieure à celle résultant du 9°, reste applicable jusqu'à cette date.</p>	<p>III. – L'article L. 3141-2 du code des transports, dans sa rédaction résultant de l'article 1^{er} de la présente loi, entre en vigueur à une date fixée par décret, et au plus tard dix huit mois après la promulgation de la présente loi.</p>	<p>III. – <i>(Supprimé)</i> COM-55</p>
<p><i>Art. 16. – I.</i></p> <p>.....</p>	<p>IV. – Au VII de l'article 16 de la loi n° 2014-1104 du 1^{er} octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur, la référence : « L. 3124-13 » est remplacée par la référence : « L. 3143-3 ».</p>	<p>IV. – <i>(Non modifié)</i></p>	<p>IV. – <i>(Non modifié)</i></p>
<p>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</p>			

Dispositions en vigueur	Texte de la proposition de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte de la commission
<p>présente loi. _____</p> <p>.....</p>	<p>_____</p> <p>V. Au premier alinéa de l'article L. 3112-1 du code des transports, les mots : « de moins de dix places » sont remplacés par les mots : « motorisés comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises maximum ».</p> <p>Article 9</p> <p>La charge pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits mentionnés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.</p>	<p>_____</p> <p>V. – <i>(Supprimé)</i></p> <p>Article 9 <i>(Supprimé)</i></p>	<p>_____</p> <p>V. – <i>(Supprimé)</i></p> <p>Article 9 <i>(Suppression maintenue)</i></p>