

SOMMAIRE

PRÉSIDENTICE DE M. ÉRIC RAOULT

1. Profession d'exploitant de taxi. – Discussion d'un projet de loi adopté par le Sénat (p. 2).

M. Roger Romani, ministre délégué aux relations avec le Sénat, chargé des rapatriés.

M. Georges Mothron, rapporteur de la commission de la production.

DISCUSSION GÉNÉRALE (p. 5)

MM. Hervé Novelli,
Georges Sarre,
Bruno Bourg-Broc,
Jean-Claude Gayssot,
Jean-Louis Idiart,
Daniel Colin,
Jacques-Michel Faure,
Jean-Jacques de Peretti,
Philippe Goujon.

Clôture de la discussion générale.

M. le ministre.

DISCUSSION DES ARTICLES (p. 15)

Article 1^{er}. – Adoption (p. 15)

Article 2 (p. 15)

Amendement n° 3 de M. Gayssot : MM. Jean-Claude Gayssot, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 4 de M. Gayssot : MM. Jean-Claude Gayssot, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Adoption de l'article 2.

Après l'article 2 (p. 16)

Amendements n° 5 de M. Gayssot, 13 de M. Sarre et 11 de M. Idiart : MM. Jean-Claude Gayssot, Georges Sarre, Jean-Louis Idiart, le rapporteur, le ministre. – Rejets.

Amendements n° 6 de M. Gayssot et 10 de M. Idiart : MM. Jean-Claude Gayssot, Jean-Louis Idiart, le rapporteur, le ministre. – Rejets.

Article 3 (p. 18)

MM. Georges Sarre, Guy Hermier, le ministre.

Amendements de suppression n° 14 de M. Sarre et 15 de M. Hermier : MM. Georges Sarre, Guy Hermier, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 1 de M. de Robien : MM. Alain Madalle, le rapporteur, le ministre. – Retrait.

Adoption de l'article 3.

Article 4 (p. 21)

Amendement de suppression n° 8 de M. Gayssot : M. Jean-Claude Gayssot. – L'amendement n'a plus d'objet.

Amendement n° 12 de M. Idiart : MM. Jean-Louis Idiart, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Amendement n° 2 de M. Madalle : MM. Alain Madalle, le rapporteur, le ministre. – Retrait.

Adoption de l'article 4.

Article 4 *bis* (p. 21)

Amendement n° 16 de M. Gayssot : MM. Jean-Claude Gayssot, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Adoption de l'article 4 *bis*.

Article 5 (p. 22)

Amendement n° 9 rectifié de M. Gayssot : MM. Jean-Claude Gayssot, le rapporteur, le ministre. – Rejet.

Adoption de l'article 5.

Articles 6 et 7. – Adoption (p. 22)

VOTE SUR L'ENSEMBLE (p. 22)

Adoption de l'ensemble du projet de loi.

2. Dépôt de projets de loi (p. 23).

3. Dépôt d'un rapport (p. 23).

4. Dépôt d'un rapport d'information (p. 23).

5. Ordre du jour (p. 23).

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE M. ÉRIC RAOULT, vice-président

La séance est ouverte à quinze heures.

M. le président. La séance est ouverte.

1

PROFESSION D'EXPLOITANT DE TAXI

Discussion d'un projet de loi adopté par le Sénat

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, relatif à l'accès à l'activité de conducteur et à la profession d'exploitant de taxi (n^{os} 1828, 1891).

La parole est à M. le ministre délégué aux relations avec le Sénat, chargé des rapatriés.

M. Roger Romani, ministre délégué aux relations avec le Sénat, chargé des rapatriés. Monsieur le président, mesdames et messieurs les députés, le projet que j'ai l'honneur de vous présenter s'inscrit dans une perspective de modernisation et d'amélioration des conditions d'exercice de la profession de conducteur et d'entrepreneur de taxi. Il est le résultat d'une large concertation avec la profession et d'une étude conduite par l'inspection générale de l'administration et l'inspection générale de l'industrie et du commerce.

Cette réforme comprend deux aspects principaux : la qualification professionnelle et la cessibilité des autorisations de stationnement. Elle est attendue par la profession depuis de nombreuses années.

Nul ne peut nier que cette profession fait partie intégrante de la vie économique du pays. Elle est depuis longtemps un service reconnu, proche du public, un indispensable complément à l'activité de transport public. Mais, il faut le reconnaître, la réglementation qui lui est applicable est en partie désuète et inadaptée.

Le projet de loi qui vous est proposé, le seul dont le Parlement ait été saisi sur cette profession depuis le 13 mars 1937, tend en premier lieu à créer une obligation de qualification professionnelle.

Dorénavant, pour pouvoir exercer la profession de conducteur de taxi, il faudra être titulaire d'un certificat de capacité professionnelle. Ce certificat n'est exigé actuellement que dans quarante départements, dans des conditions souvent disparates. La loi, si vous l'adoptez, va donc unifier le système et l'étendre à l'ensemble du monde du taxi.

Ce certificat sera délivré par le préfet de chaque département après un examen en deux parties : une partie générale, qui comprendra les matières nécessaires pour exercer la profession dans de bonnes conditions et une partie locale, fondée principalement sur la connaissance de la topographie. La qualité du service rendu par le conducteur de taxi sera ainsi, partout en France, réglementairement garantie.

Bien évidemment, et j'y insiste, ceux qui exercent actuellement dans les soixante départements où le certificat n'est pour l'instant pas exigé seront dispensés de l'examen en raison de leur expérience.

L'obligation de diplôme permettra, à l'avenir, de lutter efficacement contre le travail clandestin puisqu'il sera exigé de tous les conducteurs, quel que soit leur statut, et favorisera une concurrence saine et loyale entre eux.

J'ajoute enfin, que si cette formation reste naturellement l'apanage de la profession, son contenu et sa qualité, ainsi que les épreuves proposées aux apprentis chauffeurs seront contrôlés par l'Etat ainsi que par les chambres des métiers.

Le décret d'application fixera, en concertation, bien sûr, avec la profession, le contenu des formations dispensées, le déroulement des épreuves et garantira ainsi l'objectivité des résultats.

Le Gouvernement veillera également à corriger les distorsions de prix entre les formations, afin qu'elles ne constituent pas d'inégalités d'accès à la profession.

Le deuxième axe du projet porte sur la cessibilité des autorisations.

La situation que nous connaissons actuellement n'est pas bonne. Elle découle du décret du 2 mars 1973 qui a créé deux catégories d'autorisations, les unes cessibles, les autres incessibles. En fait, on s'aperçoit que tout cela n'est pas clair, est mal contrôlé et donne lieu à toutes sortes d'irrégularités. Qui plus est, la tarification et les contraintes liées à l'exercice de cette profession s'appliquent aussi bien aux autorisations cessibles qu'incessibles. Cela n'est ni juste, ni rationnel.

Aujourd'hui, sur 43 000 autorisations, 52 p. 100 sont cessibles, 48 p. 100 incessibles. Dans une même ville, et le cas n'est pas rare, les autorisations de stationnement datant d'avant mars 1973 peuvent être achetées entre 100 000 et 400 000 francs, et celles qui ont été délivrées après le décret du 2 mars 1973 sont théoriquement gratuites. Bien sûr, cela ne facilite pas le libre accès à cette profession et la distorsion ainsi créée ne correspond pas à l'intérêt général.

Le projet de loi rompt avec le système antérieur. Il généralise à l'ensemble des titulaires d'autorisation la faculté de présenter un successeur. Quel que soit le statut du chauffeur de taxi, les règles seront désormais claires et connues. Il y aura entre artisans, entreprises, coopérateurs, salariés du taxi, une égalité d'accès à la profession qui n'existe pas aujourd'hui.

Tous les artisans du taxi pourront, par exemple, constituer un fonds artisanal à part entière, au même titre que leurs collègues d'autres professions. Chaque artisan, par

son dynamisme, par sa volonté, pourra ainsi valoriser son outil de travail, notamment dans la perspective de son départ à la retraite.

Par ailleurs, pour clarifier les conditions d'accès des salariés au statut d'artisan, le Gouvernement propose de renforcer la transparence des transactions en confiant à l'autorité qui délivre l'autorisation, la tenue d'un registre où seront inscrites les conditions de chaque transaction. Ce registre sera public et pourra être consulté. Les services fiscaux seront également de plein droit informés des transactions.

Pour ne pas désorganiser ou déséquilibrer le marché, la loi prévoit que pour les titulaires d'autorisations qui n'étaient pas cessibles initialement, la cessibilité ne sera acquise qu'au terme d'une période d'exercice de la profession, qui sera substantiellement plus longue. Il s'agit, en effet, de ne pas désavantager celui qui aurait acheté son autorisation par rapport aux autres et de ne pas créer d'enrichissement sans cause. La durée d'exercice requise pour établir la cessibilité sera donc, dans ce cas, de quinze ans au lieu de cinq ans. Mais au fur et à mesure des transactions, toute autorisation acquise à titre onéreux deviendra cessible au bout de cinq ans. A terme, la nécessaire unification juridique et financière des régimes applicables aux autorisations sera ainsi réalisée. A travers ce dispositif, le Gouvernement recherche l'unification de la profession dans le respect du principe d'égalité devant la loi.

Ce projet ne saurait naturellement traiter l'ensemble des difficultés que rencontrent les taxis. Mais le Gouvernement entend rénover par ce texte tout ce qui est du domaine de la loi. La rédaction des décrets d'application en étroite concertation avec la profession sera l'occasion de poursuivre le travail engagé.

Les autres questions qui se posent aujourd'hui pourront être abordées sur des bases désormais communes à tous.

C'est notamment le cas de la tarification des courses au sujet duquel un groupe de travail va être prochainement mis en place sous l'égide du ministre de l'économie.

En ce qui concerne les conducteurs locataires qui nous ont fait part de leurs difficultés, notamment à Paris, je voudrais préciser que, à l'origine, il s'agissait de permettre aux chauffeurs de taxi d'exercer leur activité d'une façon plus autonome sans devenir pour autant titulaires d'une autorisation génératrice d'engagements financiers. Dans ce cadre, le conducteur locataire dispose de son véhicule et peut organiser librement son travail.

La critique principale formulée à l'égard de ce système porte sur la précarité des contrats et le coût de la mise à disposition du véhicule. La solution au problème réside non pas *a priori* dans la réglementation mais dans la négociation de conventions régissant ce secteur d'activité. Pour sa part, le Gouvernement est prêt à accompagner ces négociations.

Mesdames et messieurs les députés, ce texte, essentiellement technique, mais qui aura des conséquences économiques et sociales bénéfiques pour cette profession, est très attendu par les 34 000 artisans du taxi. Une large approbation de votre part aurait, n'en doutez pas, une portée dépassant le droit : elle marquerait la reconnaissance de la profession par la représentation nationale et constituerait un soutien utile à sa démarche de modernisation. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

M. le président. La parole est à M. Georges Mothron, rapporteur de la commission de la production et des échanges.

M. Georges Mothron, rapporteur. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, 33 000 artisans, 9 800 taxis exploités en sociétés, plus de 10 000 salariés et locataires, voilà qui démontre l'importance de la branche d'activité des taxis dans la vie économique de notre pays.

Pourtant, depuis deux ans, et principalement en région parisienne, un tassement de la clientèle de ce mode de transport est constaté. D'une part, le taxi souffre de la conjoncture économique qui conduit notamment les entreprises à comprimer leurs frais de transport. D'autre part, il est concurrencé directement par de nouveaux services qui se développent, qu'il s'agisse des voitures de petite remise, des transports affrétés ou encore des locations sans chauffeur.

La réglementation en vigueur provient de strates successives et parfois incompatibles et constitue un enchevêtrement de textes sans cohérence véritable. Elle manque de repères clairs, nécessaires à l'exercice harmonieux d'une profession principalement artisanale, notamment en province. Le régime des taxis est encore très largement de nature réglementaire, puisqu'une seule loi est intervenue pour régir cette profession, en 1937, il y a donc près de soixante ans.

Le projet de loi qui nous est soumis en première lecture, après son examen par le Sénat, vise d'abord à unifier et à généraliser à l'ensemble du territoire l'obligation de formation professionnelle des chauffeurs de taxis, aujourd'hui applicable dans quarante départements seulement.

Dorénavant, tout conducteur de taxi devra être titulaire d'un certificat de capacité professionnelle délivré par le préfet. Cette qualification constituera une garantie pour le client quant à la qualité du service rendu par le conducteur.

La généralisation de ce certificat à l'ensemble du territoire favorisera de surcroît la mobilité géographique des conducteurs, ceux-ci pouvant se prévaloir partout de la partie générale de l'examen. Il s'agit également d'un moyen de lutter efficacement contre le travail clandestin qui fragilise encore trop dans ce secteur les exploitants réguliers.

Cette disposition met en outre notre législation en conformité avec la directive européenne n° 92/51/CEE du Conseil du 18 juin 1992, relative à un deuxième système général des formations professionnelles et représente un progrès vers la reconnaissance générale et réciproque des diplômes au sein de l'Union européenne.

Ainsi les ressortissants de l'Union européenne pourront-ils exercer en France l'activité de chauffeur de taxi sur la base des qualifications qu'ils auront acquises au sein d'un autre Etat membre.

J'ai été sensible à la préoccupation des conducteurs qui, exerçant actuellement dans les départements où l'examen professionnel n'est pas encore exigé, pratiquent leur activité en toute légalité.

Ces conducteurs, qui ont souvent une longue expérience et qui fournissent un service de proximité apprécié, ne sauraient être pénalisés par l'adoption de ce texte. Il aurait dès lors été inconcevable qu'ils fussent soumis à l'obligation de passer les épreuves de cet examen professionnel, ce qui aurait implicitement mis en question leur

niveau et la qualité de leur pratique. C'est pourquoi ce certificat de capacité professionnelle ne doit être requis que pour les nouveaux accédants au métier.

En d'autres termes, cette disposition doit valoir pour l'avenir.

J'ai donc accueilli avec grande satisfaction la déclaration de M. Charles Pasqua, ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire, qui, défendant son texte au Sénat, s'est engagé à ce que ceux des conducteurs qui exercent actuellement dans les départements où le certificat n'est pas encore exigé soient dispensés de l'examen en raison de leur expérience.

L'autre point important de ce texte réside dans l'unification du régime de cessibilité des licences de taxi. L'imbroglio actuel – cessibilité de certaines autorisations délivrées avant 1973, autorisations non cessibles après cette date, régimes particuliers dans certaines communes ou départements – a conduit à un maquis réglementaire dans lequel les failles et les zones d'ombre sont nombreuses.

L'opacité née de cette confusion a même pu conduire, dans certains cas regrettables, à des pratiques douteuses qui pénalisaient tant le repreneur d'une licence que l'Etat, les droits de mutation étant éludés.

La solution proposée a le mérite de la simplicité, et c'est un point important qu'il convient de saluer, puisque « nul n'est censé ignorer la loi ». Dans le cas présent, l'application de ce principe dans la vie quotidienne sera aisée.

Désormais, toutes les licences seront cessibles, c'est-à-dire que le titulaire d'une autorisation de stationnement pourra, dans tous les cas, présenter un repreneur à titre onéreux. C'est une solution de sagesse. Dès lors qu'il y a quantité limitée, la loi de l'offre et de la demande joue. Officialiser dans tous les cas ce marché des licences constitue une mesure de clarté.

Ainsi, chaque titulaire d'une licence pourra disposer, au moment de sa cessation d'activité – retraite, reconversion ou réorientation de sa vie professionnelle –, d'un capital qui le mettra dans une situation semblable à celle des autres commerçants et artisans cédant leur fonds. Il s'agit là d'une mesure sociale et d'équité.

Au terme de la période actuelle, où les licences incessibles pourront être transmises à titre onéreux, l'ensemble des licences existantes sera régi par un système uniforme. C'est une mesure de simplification.

Ces licences dites aujourd'hui « gratuites » devront toutefois être exploitées durant quinze ans par leurs titulaires avant de pouvoir être négociées, au lieu de cinq ans pour les autres. Cette condition évitera que ne se multiplient des cas d'enrichissement sans cause.

Il convient, par ailleurs, de distinguer, dans l'autorisation de stationnement, deux éléments de natures profondément différentes.

L'autorisation elle-même est un acte administratif ; elle est délivrée dans le cadre des pouvoirs de police détenus par le maire ou le préfet selon les cas. S'agissant d'une autorisation d'occupation privative du domaine public, c'est une permission essentiellement précaire et révocable.

En revanche, la détention de cette autorisation par son titulaire représente, par le droit qu'elle confère à présenter à titre onéreux un successeur, une certaine valeur patrimoniale, qu'il convient de protéger.

Sur la base de cette distinction, il convient d'exiger que le titulaire de l'autorisation exerce son activité et utilise la licence de manière effective et continue, faute de quoi elle ne peut être transmissible à titre onéreux. Cette dis-

position est essentielle pour empêcher toute spéculation sur les autorisations de stationnement, qui serait intolérable s'agissant d'un acte de la puissance publique et qui créerait en outre une pénurie artificielle et dommageable dans ce service de transport si utile.

Toutefois, il est, à mon avis, nécessaire de prévoir, dans le cadre des modalités d'application de la loi, les cas de force majeure – maladie ou empêchement, notamment – qui interdiraient une exploitation effective et continue sans que l'esprit du législateur soit trahi pour autant. Certes, on pourrait envisager que, durant ces périodes, le titulaire de l'autorisation puisse la donner en location. Mais il convient de prévoir les cas, où, pour des raisons diverses, qui peuvent trouver leur origine dans des situations douloureuses, le conducteur de taxi ne pourra louer son droit dans de bonnes conditions et ne pourra remplir cette condition d'effectivité et de continuité de cinq ou quinze ans. Je souhaite que le Gouvernement – mais vous avez déjà abordé ce point, monsieur le ministre, dans votre intervention liminaire – apporte une réponse favorable à ce problème humain.

Le Sénat a examiné de manière approfondie le projet de loi avec le sérieux et la technicité qui le caractérisent. Il a notamment entendu faciliter l'exercice en France de la profession de taxi aux citoyens des Etats membres de l'Espace économique européen et préciser de façon pertinente que l'exigence d'une exploitation de quinze années ne concerne que la première transmission à titre onéreux d'une licence dite « non cessible ».

Il a enfin, adoptant un amendement présenté à l'article 5 par des membres de l'opposition, voulu renforcer la transparence des conditions de délivrance des nouvelles autorisations qui seront accordées après l'entrée en vigueur de la loi.

Dès lors, la commission de la production et des échanges a considéré qu'il convenait de faciliter une entrée en vigueur rapide de cette loi, attendue par les professionnels et élaborée après une large concertation, en adoptant sans modification les huit articles par la Haute Assemblée.

Bien entendu, une autre harmonisation du régime des licences de taxi aurait pu consister dans le rachat, par l'Etat ou les collectivités locales, de l'ensemble des autorisations actuelles et leur délivrance ultérieure à titre gratuit. Mais cette opération aurait coûté cinq milliards et demi de francs, ce qui était difficilement envisageable dans le cadre de la rigueur financière et budgétaire actuelle.

De plus, il s'agirait d'une fausse « bonne solution », car nier le marché aboutit trop souvent et trop vite à recréer des détournements.

Permettez-moi enfin, monsieur le ministre, avant de conclure, d'appeler votre attention sur la pratique de la location, qui est entrée en vigueur dans les taxis voilà près de vingt ans.

Elle s'est beaucoup développée et l'on compte aujourd'hui à Paris 6 500 locataires, soit environ 40 p. 100 des voitures. Le statut du locataire, hybride, à mi-chemin entre le salariat et le statut de travailleur indépendant, n'est guère enviable.

Bien que ce projet de loi n'ait pas vocation à traiter de cette question,...

M. Jean-Claude Gayssot. Pourquoi ?

M. Georges Mothron, rapporteur. ... j'insiste sur la nécessité de clarifier et d'humaniser le statut de ces exploitants, pour leur permettre d'exercer leur métier dans de meilleures conditions.

M. Jean-Claude Gayssot. Absolument !

M. Georges Mothron, rapporteur. Cette situation affecte les revenus des chauffeurs, les conditions de travail, ainsi que la rentabilisation des entreprises.

C'est pourquoi je salue ici les propos de M. Charles Pasqua, qui, présentant le 19 décembre dernier ce texte devant le Sénat, a déclaré, s'agissant du statut des locataires, mais aussi de l'évolution du salariat et de la tarification, qu'il entendait que le travail de négociation engagé soit poursuivi.

Ainsi nous donnerons-nous globalement les moyens, avec l'apport essentiel du présent projet de loi, de moderniser la profession de taxi et de lui permettre d'aborder l'avenir avec confiance. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

Discussion générale

M. le président. Dans la discussion générale, la parole est à M. Hervé Novelli, pour quinze minutes, au titre du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.

M. Hervé Novelli. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je veux tout d'abord exprimer ma satisfaction de voir ce texte venir en discussion.

Qu'on me permette d'en tirer, non toute la gloire – ce qui serait bien injuste pour le Gouvernement –, mais une « parcelle » de gloire, dans la mesure où j'avais, au début de l'année 1994, déposé des amendements, lors de la discussion du projet de loi relative à l'initiative et à l'entreprise individuelle présenté par M. Madelin, qui portaient précisément sur ce qui fait aujourd'hui l'objet du projet de loi élaboré par le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire !

A l'époque, M. Madelin avait bien voulu, après concertation avec le ministre d'Etat, me donner l'assurance que, si je retirais mes amendements, un projet de loi viendrait en discussion devant le Parlement. Je constate que tel est bien le cas – ce qui n'est pas une surprise quand on connaît les deux hommes qui avaient pris un tel engagement. (*Rires et exclamations sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste. – « Très bien ! » et applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

Ces ministres ont tenu parole.

M. Jean-Yves Le Déaut. C'est une promesse « balladurale » ! (*Sourires sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. Jean-Louis Idiart. Ce n'est pas une promesse de Balladur à Chirac ! (*Rires sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. Mes chers collègues, je vous en prie !

M. Hervé Novelli. Mesdames, messieurs, il est aujourd'hui de bon ton de brocarder ceux qui s'intéressent aux femmes et aux hommes qui font la richesse de ce pays.

M. Jean-Yves Le Déaut. Nous ne « brocardons » pas, nous constatons.

M. Hervé Novelli. Je pense, en l'occurrence, à ces milliers d'artisans qui créent de la richesse et sont les meilleurs garants de l'emploi.

M. Jean-Claude Gayssot. Vous les étouffez !

M. Hervé Novelli. Je rappelle que près de 70 p. 100 de l'emploi est concentré dans les entreprises de moins de 500 salariés et que près du tiers des emplois de l'économie marchande sont concentrés dans les entreprises de moins de dix salariés. Il faut avoir ces chiffres présents à l'esprit.

Sans doute, dans les salons parisiens...

M. Jean-Claude Gayssot. C'est pour Balladur, ça !

M. Jean-Louis Idiart. Ce n'est pas du tout notre genre de fréquenter les salons parisiens !

M. Jean-Yves Le Déaut. Pourquoi M. Novelli critique-t-il M. Balladur ?

M. Hervé Novelli. ... ou dans tel ou tel parti peu préoccupé de l'économie, brocarde-t-on volontiers ceux qui créent la richesse, les petites gens. Eh bien ! je ne suis pas de ceux-là. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

C'est bien pourquoi je défends non des intérêts corporatistes, mais ceux qui créent la richesse dans notre pays.

M. Jean-Yves Le Déaut. Il est contre Sarkozy !

M. Hervé Novelli. A l'époque, monsieur le ministre, j'avais soulevé deux problèmes : d'une part, l'accès à la profession ; d'autre part, les conditions de délivrance ou de cession des licences.

Je me félicite, bien sûr, de la reprise de ces deux points dans le présent projet de loi, d'autant plus que ce texte est, me semble-t-il, issu d'une longue réflexion conduite avec les professionnels du secteur.

M. Jean-Claude Gayssot. Pas avec les organisations syndicales !

M. Hervé Novelli. Environ 200 millions de personnes sont transportées par an. C'est dire l'importance et l'utilité de la profession de chauffeur de taxi !

Rappelons qu'elle a marqué notre histoire : en permettant l'acheminement des troupes sur le front de la Marne, elle a particulièrement contribué au succès de la défense de Paris.

Mais c'est aussi un métier difficile, car les chauffeurs sont confrontés quotidiennement à l'insécurité. Isolés dans leur voiture, ces derniers sont, en effet, vulnérables.

La détérioration des conditions d'exercice de l'activité de taxi est, depuis quelques années,...

M. Jean-Yves Le Déaut. Depuis deux ans !

M. Hervé Novelli. ... préoccupante.

Cette situation touche les revenus des chauffeurs, leurs conditions de travail et la rentabilisation des entreprises. Les dépassements d'horaires deviennent, de ce fait, de plus en plus fréquents, et la rotation des chauffeurs est de plus en plus rapide dans les grandes villes.

Cela explique la dégradation parfois observée du service rendu à la clientèle.

Ce projet de loi – et nous devons en féliciter le Gouvernement – devrait contribuer à valoriser la profession, grâce à une meilleure qualification et une meilleure compétence des conducteurs, et grâce à une homogénéisation des conditions d'exercice de cette profession, actuellement soumise à une multiplicité de statuts.

Les deux apports principaux – et je me souviens que M. Daniel Colin avait, lui aussi, à l'époque, évoqué ces deux éléments – sont la généralisation à l'ensemble des départements de l'obligation de qualification professionnelle et la fin du système « à deux vitesses » créé par le décret du 2 mars 1973 en ce qui concerne le régime de cessibilité des autorisations.

La première mesure contenue dans le projet de loi porte sur la formation des conducteurs de taxi.

Exigé aujourd'hui dans une quarantaine de départements seulement, le certificat de capacité professionnelle sera étendu à l'ensemble du territoire. Les consommateurs ne pourront que trouver leur compte dans une meilleure formation des conducteurs.

Ainsi pourront être évités certains dépôts de bilan, dus parfois à une formation insuffisante, notamment en matière de gestion.

Par ailleurs, l'obligation de diplôme permettra de lutter efficacement contre le travail clandestin.

Selon ce qui nous a été indiqué, l'organisation de ce certificat de capacité professionnelle devrait être en deux parties, l'une de validité nationale et l'autre de portée locale – pour la topographie –, ce qui pourra faciliter la mobilité géographique des conducteurs, qui n'auront que la partie locale à repasser en cas de changement de lieu d'exercice.

La seconde mesure concerne la situation créée par le décret du 2 mars 1973 instituant le droit au transfert des autorisations de stationnement délivrées avant la date de promulgation du décret.

Cette situation a, en effet, établi deux catégories d'autorisations : les artisans qui ont « acheté » leur autorisation et ceux qui l'ont obtenue gratuitement.

L'article 3 ouvre donc aux titulaires d'autorisations dites « incessibles » la faculté de présenter un successeur à titre onéreux après une exploitation effective de quinze ans. Cette durée de quinze ans évitera toute spéculation injustifiée sur les autorisations.

Pour les autorisations dites « cessibles », la durée d'exploitation sera, elle, de cinq ans.

Cette mesure – salubre, n'en doutons pas ! – permettra d'assurer aux exploitants un départ à la retraite dans des conditions décentes sans avoir besoin de faire appel pour cela à la solidarité nationale.

Enfin, dans un souci tout à fait justifié de moralisation de la profession, le Sénat a ajouté un article très intéressant, qui tend à garantir la transparence du marché en mettant fin aux pratiques occultes dénoncées par l'ensemble de la profession. Il rend, en effet, obligatoires, d'une part, l'inscription des transactions, avec mention de leur montant, dans un registre tenu par l'autorité administrative et, d'autre part, la fourniture par le nouveau titulaire des documents justificatifs de l'exploitation effective de l'autorisation par son prédécesseur.

Monsieur le ministre, le présent projet de loi va améliorer grandement la situation des artisans taxis. Et ce n'est que justice. Je rends hommage au gouvernement que nous soutenons de se préoccuper de ce qui, sans faire quotidiennement la une des journaux ni être forcément à la mode, représente la richesse fondamentale de notre pays, c'est-à-dire la capacité des femmes et des hommes de s'organiser pour créer de la richesse, ce qui permet ensuite de créer des emplois.

M. Daniel Colin. Très bien !

M. Hervé Novelli. Monsieur le ministre, je vous félicite – et je vous demande de bien vouloir transmettre mes félicitations à M. le ministre d'Etat – d'avoir demandé que ce texte soit inscrit à l'ordre du jour de cette session extraordinaire. Le groupe UDF le votera avec conviction. *(Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.)*

M. le président. Merci, monsieur Novelli, de votre concision !

Au titre du groupe République et Liberté, la parole est à M. Georges Sarre, pour quinze minutes.

M. Georges Sarre. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le projet qu'il nous est aujourd'hui donné de discuter est singulièrement mince : deux dispositions contenues dans sept articles. L'une s'imposait comme tout à fait nécessaire : l'instauration d'un certificat de capacité professionnelle. L'autre me paraît totalement contraire à l'esprit qui devrait présider à l'organisation de la profession : je veux parler de la cessibilité de toutes les autorisations de stationnement.

A mon sens – et ce point de vue doit être partagé par tous mes collègues de l'Assemblée –, les taxis accomplissent en effet un véritable travail de service public. Et, en ce domaine, jamais la déréglementation n'a apporté une amélioration tangible et durable de la qualité de service. Renforcer et accroître l'utilité des taxis comme mode de déplacement urbain complémentaire ne passent pas par un strict alignement sur la logique marchande. Si vous considérez les taxis comme un élément essentiel de régulation des flux de circulation, il vous faut favoriser, voire créer, des conditions leur permettant de remplir leur mission de service public.

La première de ces conditions est relative à l'accès à la profession. Cela concerne deux éléments : la formation et l'accès au statut d'artisan.

S'agissant de la formation, le projet prévoit d'exiger, sur l'ensemble du territoire national, un certificat de capacité professionnelle délivré par le préfet. C'est une bonne chose. Mais encore faudrait-il que la formation, qui sera sanctionnée par l'obtention d'un certificat, réponde à une double condition.

D'abord, son coût ne devra pas être prohibitif. Or le Gouvernement a refusé au Sénat, invoquant l'article 40 de la Constitution, que des organismes publics de formation professionnelle puissent dispenser un enseignement gratuit. C'est condamner les personnes modestes à verser jusqu'à 12 000 francs pour acquérir un diplôme, qui ne les assure en rien de trouver un emploi.

M. Jean-Claude Gaysot. Vous avez raison !

M. Georges Sarre. Ensuite – c'est la seconde condition – cette formation devra être soumise à un contrôle. Or quel contrôle l'Etat exercera-t-il sur les centres qui la dispenseront ? Comment veiller – ne serait-ce que cela – à ce que les personnes formées le soient correctement et en nombre suffisant ? Aujourd'hui, selon certains, 9 000 personnes suivraient une formation, alors que nous savons que, en l'état actuel des choses, les besoins en chauffeurs sont sensiblement moindres. C'est pourquoi j'ai déposé un amendement visant à faire agréer ces organismes privés par l'Etat, afin qu'il puisse mieux contrôler leur fonctionnement.

J'en viens à l'autre élément déterminant d'un bon fonctionnement de la profession : l'accès au statut d'artisan. Celui-ci constitue en effet un objectif de carrière

important en termes de qualité, de conditions de travail et de rémunération. Pour y accéder, deux voies s'offrent aux chauffeurs : le rachat d'une autorisation de stationnement qui coûte 400 000 francs en moyenne ; l'obtention d'une autorisation dite incessible, délivrée gratuitement par les autorités administratives compétentes. Seule cette seconde possibilité représente à mes yeux une modalité acceptable d'accès au statut d'artisan.

En effet, et ce quelles que soient les arguties juridiques avancées, une charge publique ne saurait se monnayer. Il est choquant de voir le titulaire d'une autorisation délivrée gratuitement la revendre cinq ou dix ans plus tard.

De plus, le montant à payer pour racheter une autorisation crée une profonde inégalité. Certes, cette inégalité est partiellement corrigée par l'existence d'autorisations incessibles, mais, comme vous l'avez dit vous-même, l'attente est parfois longue pour en bénéficier : celle-ci peut durer sept à huit ans. Or, de façon tout à fait paradoxale, vous en tirez prétexte pour supprimer ces autorisations incessibles. J'y vois là l'œuvre d'une logique qui n'a rien de républicain, et tout de libéral.

En posant dorénavant le principe de la cessibilité des autorisations de stationnement, vous sanctionnez une conception des taxis qui n'est pas la mienne.

M. Gérard Larrat. On s'en doute !

M. Georges Sarre. Ces derniers relèveront désormais exclusivement ou presque du droit patrimonial.

Sur le fond, je doute que l'on puisse sereinement évoquer la constitution d'un « fonds de commerce » susceptible de transactions. La clientèle – c'est vrai à Paris, mais pas seulement là – n'est pas attachée à un taxi ou à une compagnie particulière.

M. le ministre délégué aux relations avec le Sénat, chargé des rapatriés. Mais si !

M. Georges Sarre. Mais non ! Vous êtes parisien comme moi, et vous savez qu'elle est attachée à un service.

Ainsi, la régulation de l'offre de taxis relèvera bientôt du seul marché, le prix de cession de l'offre pouvant baisser du fait de la multiplication des offres – aux 48 p. 100 d'autorisations, qui deviendront désormais cessibles alors qu'elles étaient jusqu'à présent incessibles, s'ajouteront les nouvelles autorisations évoquées à plusieurs reprises.

A la logique de dérégulation contenue dans ce projet de loi répond une logique que je qualifie de républicaine, qui se fonde sur une réglementation de la profession et des pratiques et qui tend à deux objectifs.

Le premier consiste à assurer un service public, c'est-à-dire un service soucieux à la fois du public – les usagers pris individuellement – et de la collectivité afin d'optimiser l'usage social des taxis, comme j'en ai déjà fait la proposition, et de réduire au strict minimum les effets externes négatifs.

Le deuxième consiste à assurer des conditions de travail normales à ceux qui sont en charge du service public. Voilà pourquoi il fallait à l'évidence légiférer pour améliorer, voire supprimer le système de la location. Voilà pourquoi il fallait non généraliser le principe de la cessibilité mais celui de l'incessibilité des autorisations de stationnement.

Mais, je l'ai dit, moderniser les conditions d'exercice de la profession est nécessaire mais non suffisant. C'est en quoi le présent projet est insuffisant. Et s'il affiche de grandes ambitions, il ne traite pas au fond des problèmes auxquels la profession est confrontée. J'en distinguerai trois.

Le premier est celui de la baisse de l'activité. Depuis deux ans, la clientèle a chuté de 16 p. 100 à Paris et le chiffre d'affaires du secteur stagne. La demande de taxi est profondément liée aux fluctuations de la consommation, du pouvoir d'achat, du niveau de vie. Or, dans la période que nous traversons, marquée par une stagnation, voire par une régression du niveau de vie, il n'est pas vraiment surprenant que la clientèle ait diminué.

En attendant qu'une autre politique jette les bases d'une croissance saine, forte et durable, on peut imaginer des mesures plus sectorielles. Pourquoi soutenir en particulier la demande de taxi ? Parce que, comme je l'ai dit, ils participent pleinement au système de transport dans les villes et agglomérations et donc, à ce titre, au service public. Mais également parce que cela permet de satisfaire des besoins sociaux, en améliorant notamment la mobilité de ceux que l'âge ou un handicap physique condamne à ne plus se déplacer en ville. Nous savons tous que, en dépit d'une loi de 1990 et d'un décret d'application de 1994, l'accessibilité des personnes à mobilité réduite aux transports en commun reste encore, hélas, un objectif à atteindre.

En attendant, nous ne pouvons pas accepter que certains Français soient exclus de tout déplacement urbain. Les taxis, par la finesse et la personnalisation de l'offre de transport qu'ils proposent, permettent justement de pallier cette lacune. Encore faut-il que les populations concernées aient les moyens matériels de prendre un taxi. C'est pourquoi j'ai proposé, dans la zone d'exercice des taxis parisiens, l'instauration d'une « carte orange taxi » et la création de « chèques taxi ».

Pour rendre aux taxis tout leur attrait, encore faut-il qu'ils puissent bénéficier d'une circulation fluide. En effet, quel est l'avantage de prendre un taxi s'il doit être bloqué dans un embouteillage ? Les aménagements de l'espace public nécessaires pour remédier à cette situation relèvent pour l'essentiel du domaine de compétence des collectivités territoriales. Or ce qui conditionne une large part de l'intérêt du taxi est ignoré par le présent projet de loi : rien n'est dit dans l'exposé des motifs ; aucune mesure concrète n'est avancée.

En la matière, il me semble qu'un travail interministériel s'imposait. Par exemple, pour prescrire la prise en compte des conditions de circulation des taxis dans les documents d'urbanisme, notamment les plans de circulation. A Paris, vous eussiez pu donner des instructions au préfet de police afin qu'il négocie avec la mairie de Paris les moyens permettant d'améliorer les conditions de circulation des taxis : couloirs réservés – il en faudrait cent kilomètres de plus –, aménagements physiques permanents ou temporaires. Vous eussiez même pu aller au-delà en incitant à une réorganisation à grande échelle du plan de circulation et surtout du stationnement.

Le deuxième problème est celui du non-respect de la législation du travail. Les lois et les règlements doivent être appliqués. Les dépassements systématiques des horaires de travail sont dangereux pour la qualité du service et pour la sécurité de tous.

Le troisième problème, enfin, est celui de la sécurité. Or il n'est pas pris en compte dans le projet de loi. Pourtant, nous avons tous en tête le dernier assassinat d'un chauffeur de taxi, celui d'Amadou Diallo. Quelles dispositions nouvelles envisagez-vous, monsieur le ministre ? La pose d'une vitre de séparation ? Elle est mal perçue – les chauffeurs de taxi n'en veulent pas – et doit donc inciter à explorer d'autres solutions, en particulier des dispositifs

d'alerte électronique. Quels sont les résultats des études engagées ? Quelles sont les intentions du Gouvernement à ce sujet ?

Voilà, monsieur le ministre, mes chers collègues, ce que je souhaitais dire sur ce projet de loi. Bien entendu, je vous ferai part de propositions plus précises au cours de l'examen des articles.

M. le président. La parole est à M. Bruno Bourg-Broc, pour le groupe du Rassemblement pour la République.

M. Bruno Bourg-Broc. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'activité de chauffeur de taxi a, comme toute activité de nature commerciale, besoin d'un cadre juridique clair et précis pour s'assurer d'un développement durable, équilibré et harmonieux. Or la réglementation actuelle – et c'est un euphémisme que de le dire – est particulièrement complexe.

Le projet de loi que vous nous présentez, monsieur le ministre, a le mérite, même s'il ne règle pas tous les problèmes, de clarifier une situation réglementaire particulièrement opaque et, au fond, nuisible à la profession.

Qu'on en juge. Cette profession était jusqu'alors réglementée par toute une série de textes désuets aboutissant le plus souvent à une superposition réglementaire, sans logique ni cohérence : une loi datant de plus de cinquante ans, un décret de 1973, auxquels s'ajoutent des réglementations locales créant des statuts propres dans certaines villes.

Le statut régissant cette profession est disparate comme pour peu d'autres professions. Il existe trois modalités d'exercice : artisanale ou sous forme de société recourant aux services de chauffeurs salariés ou de locataires. Chacune de ces formules se combine avec autant de catégories d'autorisations, qu'elles soient cessibles ou incessibles, parisiennes, lyonnaises, marseillaises ou venues d'ailleurs.

Une telle complexité n'est pas bonne pour la rentabilité même de l'entreprise de taxis. N'oublions pas, en effet, que la profession de taxis fait partie intégrante du tissu économique de notre pays avec plus de 42 000 autorisations de stationnement. Or nous savons que ce secteur d'activité est aujourd'hui, pour des raisons diverses, en perte de vitesse avec une baisse de la clientèle – de près de 15 p. 100 à Paris – et une stagnation du chiffre d'affaires depuis quelques années.

N'oublions pas non plus l'aspect social et humain d'une profession en mal de vivre, qui souffre d'un déficit flagrant d'image de marque dû à une inadéquation de la législation à la réalité professionnelle.

N'oublions pas les risques encourus par cette profession. Combien de chauffeurs ont été agressés, voire assassinés – il y a peu encore – parce qu'ils constituent une proie facile, isolés qu'ils sont dans leur véhicule. Ces agressions sont, hélas ! relativement fréquentes à Paris et même dans des villes moyennes comme Châlons-sur-Marne.

N'oublions pas enfin la longue histoire des taxis, notamment les fameux taxis de la Marne – département qui m'est cher – qui ont si ardemment œuvré pour la sauvegarde de notre nation.

Le présent texte a le mérite de poser deux nouveaux principes : l'obligation d'une qualification professionnelle et la cessibilité de l'autorisation de stationnement enfin reconnue pour tous. Ces deux éléments sont de nature à moderniser la profession et à améliorer les conditions de son exercice.

En effet, les professionnels sont unanimes pour constater une détérioration des conditions d'exercice de la profession. Cette situation affecte les revenus des chauffeurs ainsi que les conditions de rentabilité des entreprises, incite aux dépassements d'horaires, nuit à la motivation pour entrer dans la profession et encourage une rotation rapide des chauffeurs. Au total, le service rendu à la clientèle peut en subir les conséquences.

Le projet de loi soumis aujourd'hui à l'examen de l'Assemblée nationale devrait contribuer à améliorer cette situation en valorisant la qualification et la compétence des conducteurs, ainsi qu'en homogénéisant les conditions d'exercice de la profession.

L'exigence d'un certificat permettra de valoriser la qualification et la compétence des conducteurs de taxi, donc d'améliorer leur image de marque auprès du public. En outre, cette obligation devrait permettre d'améliorer le service rendu à la clientèle. En effet, dorénavant, le certificat sera exigé dans tous les départements français et non plus dans seulement quarante d'entre eux, ce qui conduisait à des disparités de qualité et à des inégalités de traitement en fonction du lieu d'exercice de la profession. La loi va donc unifier le système et l'étendre à l'ensemble du monde du taxi.

Vous nous avez présenté, monsieur le ministre, comme M. le ministre d'Etat l'avait fait au Sénat, les principales caractéristiques de ce certificat. Il comportera une partie générale qui comprendra les matières nécessaires pour garantir l'exercice de la profession dans de bonnes conditions et une partie locale relative à la connaissance de la topographie. Ce certificat, bien qu'ayant une valeur départementale, ne sera pourtant pas un obstacle à la mobilité des conducteurs, car la partie générale vaudra pour l'ensemble du territoire.

Vous avez par ailleurs, monsieur le ministre, répondu à certaines interrogations formulées par les professionnels, notamment sur le devenir des conducteurs exerçant dans un département où le certificat n'est pas pour l'instant exigé et sur le contenu même des formations.

Sur le premier point, vous avez confirmé que les conducteurs exerçant dans un département où le certificat n'est pas pour l'instant exigé seront dispensés de l'examen en raison de leur expérience professionnelle. Nous vous en remercions.

Quant à la formation, vous nous dites qu'elle sera confiée à la profession mais que son contenu et sa qualité ainsi que les épreuves proposées aux apprentis chauffeurs seront contrôlés par l'Etat et les chambres des métiers. Je souhaite que vous nous précisiez, monsieur le ministre, les conditions dans lesquelles cette formation sera dispensée, car, vous le savez, c'est l'une des principales interrogations suscitées par ce texte.

J'en viens au second élément de ce projet de loi : la généralisation du droit de présenter à titre onéreux un successeur à l'autorité administrative.

La double nature de l'activité de taxi – il s'agit d'une activité commerciale fondée sur une autorisation administrative – pose le problème de la transmissibilité de l'entreprise. Certes, une autorisation administrative n'est pas cessible, mais, dans le cas précis, elle constitue le support d'une activité privée dont l'intéressé peut à juste titre espérer tirer profit en la cédant à un tiers. Le décret de mars 1973 a créé une situation qui s'est révélée néfaste pour la bonne moralité et l'égalité des conditions de départ à la retraite des artisans taxis. Il n'est plus acceptable de voir de telles distorsions entre titulaires d'autorisations cessibles et titulaires d'autorisations non cessibles.

La mesure prévue par le projet de loi, qui s'accompagnera de l'inscription obligatoire des transactions avec mention de leur montant, permettra un retour à la normale, car ces transactions étaient devenues pour le moins occultes et irrégulières.

Je n'énumérerai pas toutes les conséquences positives des articles 3 et 4 de ce projet de loi, en termes de transparence, d'égalité de traitement, d'accès à la profession ou de conditions de départ à la retraite des artisans taxis qui pourront désormais se constituer un patrimoine et céder le fonds de commerce qu'ils auront ainsi créé.

Mais, pour conclure, monsieur le ministre, permettez-moi une remarque sur l'absence de réglementation de la location, système entré en vigueur en 1976. Cette pratique a tendance à se développer : on compte près de 6 500 locataires à Paris. Or la situation de ces conducteurs n'est guère enviable : dépourvus de statut, ou plutôt soumis à un statut hybride entre celui de salarié et celui de travailleur indépendant, ils ne « bénéficient », si j'ose dire, que des aspects négatifs de chacun de ces statuts. Moyennant un loyer, le loueur met un véhicule équipé à la disposition du locataire, à charge pour ce dernier de financer l'ensemble de ses assurances sociales, ce qui l'oblige bien souvent à effectuer des horaires de travail très lourds pour un revenu ne dépassant que très rarement le SMIC.

Certes, nous le savons bien, ce projet de loi n'avait pas vocation à traiter de cette question pourtant sensible. Prenons garde toutefois à ne pas créer de nouvelles inégalités. En effet, quelle valeur aura cette loi pour les locataires qui, bien que soumis aux mêmes contraintes fiscales et sociales que les artisans, ne bénéficieront pas de la généralisation de la cessibilité de l'autorisation administrative de stationnement ?

Quoi qu'il en soit, ce texte contribuera à faire avancer le renouveau de la profession de conducteur de taxi ; c'est la raison pour laquelle le groupe du RPR le votera. Je formulerai néanmoins le souhait que les prochaines négociations que vous avez évoquées, monsieur le ministre, tout comme M. le ministre d'Etat, permettent d'apporter des réponses aux problèmes qui restent à résoudre, et il en reste ! *(Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.)*

M. le président. Pour le groupe communiste, la parole est à M. Jean-Claude Gayssot.

M. Jean-Claude Gayssot. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, comme cela a été dit, notre débat concerne directement plus de 10 000 salariés et 33 000 artisans. Dans la seule capitale, on compte chaque mois près de 10 millions d'utilisateurs de taxis. C'est dire le rôle économique et social que joue cette profession, en complémentarité avec les transports en commun et l'utilisation de leur véhicule personnel par des automobilistes que vous venez d'ailleurs de racketter davantage encore avec cette scandaleuse augmentation des taxes sur l'essence ! *(Protestations sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.)*

M. Bruno Bourg-Broc. C'est une caricature !

M. Jean-Claude Gayssot. Allez voir les automobilistes, vous verrez si c'est une caricature !

Les taxis répondent donc utilement à un besoin. Leurs chauffeurs, pour exercer leur activité, doivent acquérir une formation, un savoir-faire d'autant plus important que la complexité de leur tâche s'accroît.

Nous ne pourrions résoudre, j'en suis convaincu, les difficultés bien réelles que connaît cette profession que si nous prenons conscience du fait qu'elle assume une véritable responsabilité publique, et tenons le plus grand compte des revendications exprimées par ses organisations représentatives dans tous les domaines, y compris celui de la sécurité. Or, le projet de loi proposé ne répond ni à cette d'ambition, ni à la nécessaire prise en compte des attentes des salariés et artisans, indispensable pour répondre à celles des usagers. En revanche, j'en conviens, il traduit le souci de satisfaire les exigences des grandes compagnies privées.

La profession de chauffeur de taxi, toutes catégories confondues, a pourtant un réel besoin d'une modernisation assurant à ceux qui la pratiquent de meilleures conditions de travail et de vie. Conséquence directe du ralentissement de l'activité économique, la profession connaît depuis de nombreuses années une baisse de 15 à 20 p. 100 des prises en charge. Cette situation exacerbe une concurrence dont les chauffeurs de taxis et leur clientèle font les frais.

Les entreprises les plus importantes du secteur savent cependant tirer profit de la crise économique et du chômage massif qui l'accompagne. Grâce à la formation et au développement de la location de véhicules, elles s'assurent sans risques de substantiels profits. Il faut d'abord de mettre fin à de tels abus. C'est pourquoi garantir le droit à la conduite d'un véhicule taxi aux seuls titulaires d'un certificat de capacité professionnelle était une mesure nécessaire, mais elle reste tout à fait insuffisante.

Les écoles de formation de chauffeur de taxi dépendent directement des entreprises et fonctionnent avec les fonds de la formation professionnelle ou des ASSÉDIC. Une formation coûte en moyenne 6 000 francs, nous dit-on. Sur les très nombreux candidats formés, peu obtiennent ce certificat, ce qui met en évidence la mauvaise qualité de la formation dispensée. Le gâchis est encore plus évident quand on sait que sept sur dix environ de ces nouveaux chauffeurs quittent la profession dès les premiers mois d'exercice. Les pratiques actuelles procèdent d'un véritable détournement des fonds de la formation professionnelle – près de 25 millions par an – qui bénéficient à des employeurs peu soucieux de créer des emplois stables et qualifiés.

En outre, on ne peut, monsieur le ministre, prétendre moraliser la profession de chauffeur de taxi et, en même temps, comme vous le proposez, généraliser la cessibilité onéreuse d'autorisations administratives de stationnement, dont les pouvoirs publics sont les véritables titulaires. C'est exactement ce que faisaient, sous l'ancien régime, les fonctionnaires royaux de l'octroi, mais les charges vénales ont été abolies en 1789, vous le savez bien !

La suppression de l'accès gratuit à l'artisanat est particulièrement injuste pour les salariés et les chauffeurs locataires de leur véhicule. Cette catégorie, qui représente près du tiers de la profession et qui tend à s'élargir, n'a qu'un seul moyen, après une attente de près de huit ans, de connaître une promotion professionnelle : l'accès à une autorisation gratuite de stationnement. En aucun cas, ils ne pourront acheter une autorisation de stationnement, dont la valeur officielle est de 200 000 francs mais qui coûte le plus souvent, en réalité, 400 000 francs. Ainsi l'accès au métier se fera-t-il sur les critères ségrégatifs des moyens financiers au mépris des compétences et des qualifications professionnelles.

Les employeurs tendent de plus en plus à supprimer le travail salarié dans le taxi pour lui substituer le système dit de la location ou du travailleur indépendant. Le

chauffeur est considéré comme salarié, hiérarchiquement dépendant de son employeur, mais prend à son compte l'ensemble des charges qui devraient incomber juridiquement à l'employeur. Pour espérer un gain équivalent au SMIC, le locataire est souvent contraint de travailler sept jours sur sept, de treize à quatorze heures par jour. Pourtant la loi d'orientation des transports intérieurs, du 30 décembre 1982, interdit tout contrat incitant à enfreindre les règles de sécurité par le dépassement du temps de travail. Par ailleurs, la convention collective du taxi prévoit un régime de six jours de travail pour deux jours de repos, ce qui suppose un chauffeur supplémentaire de relais pour trois chauffeurs en service. Le système de la location sortant de la convention collective supprime donc un emploi sur quatre dans les entreprises de taxi.

Les dispositions que le Gouvernement nous propose d'adopter non seulement laissent intacte cette situation d'exploitation inacceptable, mais encore aggravent la précarité de l'emploi pour cette catégorie de chauffeurs de taxi. Enfin, il est selon moi complètement immoral de légaliser l'achat et la vente du droit au travail.

S'inspirant de la politique ultralibérale du Gouvernement, ce projet de loi permet à l'Etat de se désengager du système de versement d'une indemnité de départ aux artisans qui prennent leur retraite. Ce sont leurs successeurs qui, en rachetant l'autorisation administrative de stationnement sans autre alternative que l'endettement, assumeront les responsabilités qui devraient être celles de l'Etat.

Le groupe communiste votera donc contre ce projet de loi tel qu'il nous est présenté et proposera une série d'amendements de nature à organiser la profession afin qu'elle puisse jouer son rôle dans le cadre d'une politique des transports au service du public. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

M. le président. Pour le groupe socialiste, la parole est à M. Jean-Louis Idiart.

M. Jean-Louis Idiart. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous voilà réunis pour examiner le projet de loi relatif à l'accès à l'activité de conducteur et à la profession d'exploitant de taxi, revenu à l'Assemblée nationale dans une grande précipitation. Nous n'avons en effet appris son inscription à l'ordre du jour de la session extraordinaire que mercredi dernier, ce qui nous a laissé moins de huit jours pour l'examiner avant le débat en séance publique. Ce texte avait déjà été examiné dans la précipitation au Sénat, rappelons-le. Le sujet est d'ailleurs d'actualité puisque nous nous trouvons un peu dans le même cas de figure qu'avec le projet de loi relatif à la sécurité et à la modernisation des transports, instaurant notamment un délit de grand excès de vitesse, dont la suite de l'examen a été reportée à plus tard : le Gouvernement se dépêche de déposer un texte et, en définitive, ne le fait examiner que de façon incomplète. Le texte contenant diverses dispositions sur les transports n'était que partiel alors que nous souhaitions discuter de tous les problèmes de sécurité routière. Il en va de même de celui-ci relatif à la profession de taxi : une fois encore nous n'examinons qu'une partie du problème ! Il semble que le Gouvernement ne se soit préoccupé effectivement que des artisans taxi, délaissant les salariés et les locataires. Elections présidentielles obligent !

M. Hervé Novelli. Réalité oblige, surtout !

M. Jean-Louis Idiart. Vous avez évoqué des textes qui datent de 1937 ou de 1973. J'en déduis que vous avez eu le temps de les examiner en profondeur ce qui aurait dû vous permettre de déposer aujourd'hui un texte de loi plus complet.

M. Jean-Marie Geveaux. Quelle mauvaise foi !

M. Hervé Novelli et M. Daniel Colin. On arrive !

M. Jean-Louis Idiart. Vous avez eu presque dix ans pour cela et vous nous reprochez de ne pas l'avoir fait ! Le texte que vous nous présentez aujourd'hui ne traite qu'une partie des problèmes de cette profession, c'est un fait.

Depuis quelques mois, j'ai pu apprécier les problèmes afférents à cette activité en recevant les diverses organisations syndicales. La teneur de ces entretiens est particulièrement révélatrice de l'état de la profession, notamment des salariés et des locataires, dont le texte se soucie peu. Vous semblez n'avoir d'intérêt que pour les artisans taxis. Certes, nous pensons qu'il est nécessaire de s'intéresser à eux, mais pas seulement à eux.

Comme l'ont souligné, au Sénat, le rapporteur Louis Moinard et les sénateurs Jacques Bellanger et Louis Minetti, ce texte est difficile. Il règne en effet dans ce secteur une véritable anarchie – le mot est faible – aussi bien du côté de la pratique de la location que du côté des autorisations de stationnement cessibles ou incessibles, ou de la formation. Les statuts des conducteurs de taxi sont très divers : artisans, salariés ou locataires.

La pratique de la location a tendance à se développer notamment au détriment du salariat. A Paris, par exemple, il y a 6 500 locataires sur un total de 14 900 autorisations de stationnement soit plus de 40 p. 100. Les locataires doivent payer la location du véhicule mis à leur disposition, leur essence, une caution pouvant s'élever jusqu'à 6 000 francs par semaine, nous a-t-on dit, et qui peut leur être reprise au moindre incident avec leur véhicule. En outre, ils doivent supporter toutes les charges des travailleurs indépendants, sans avoir droit au chômage. Sur le plan fiscal, ils ont un statut de travailleur indépendant alors qu'ils ne répondent vraiment pas à cette définition : comme ils sont très liés à leur employeur, l'indépendance n'est pas du tout garantie. Leur statut juridique est bâtarde puisqu'ils sont à la fois salariés et travailleurs indépendants. Pour s'en sortir, ils doivent travailler comme des esclaves pour un revenu inférieur à celui des salariés. Ce sont eux les plus exploités. Pour échapper à cette situation, ils doivent soit devenir salariés, mais leur nombre est faible, soit devenir artisans. Mais, à ce moment-là, les plus modestes d'entre eux notamment sont confrontés au problème de l'autorisation de stationnement. Cette autorisation est administrative et, par là même, « hors du commerce par nature »...

M. Jean-Claude Gayssot. Absolument !

M. Jean-Louis Idiart. ... comme le souligne le rapport de M. Georges Mothron. Le décret du 2 mars 1973 a créé deux catégories d'autorisations – pour simplifier les choses ! – l'une cessible, l'autre incessible. Mais, dans la réalité, étant en plus contingentes, ces autorisations ont engendré un marché parfaitement opaque qui a généré des dessous-de-table, notamment lors de la transmission. On nage en pleine illégalité ! En effet, le transfert d'autorisations de stationnement, pourtant incessibles, est souvent l'objet de dissimulations. Le titulaire de l'autorisation propose son successeur au maire ou au préfet, négociant bien sûr cette présentation auparavant.

Les salariés ou les locataires qui souhaitent accéder au statut d'artisan ne peuvent obtenir une autorisation bancaire que pour la partie déclarée du prix. Cette situation entrave l'accès à la profession. Pourtant, il existe, à la préfecture de police de Paris, un contingent de plaques gratuites pour ceux qui ont peu de moyens. Mais ils se retrouvent 10 000 en liste d'attente, et doivent attendre sept ans pour en avoir une !

Une grande ambiguïté règne entre la notion d'autorisation administrative et celle de fonds de commerce dans la transmission des autorisations, appelées également plaques par les professionnels, puisque les autorisations gratuites au départ sont devenues cessibles. Il est tout à fait malsain que les autorisations administratives puissent donner lieu à un commerce. D'ailleurs, est-ce normal sur le plan juridique ?

S'agissant de la formation, essentielle pour cette activité complémentaire aux services publics des transports et pour une meilleure organisation de la profession des chauffeurs de taxi, tout n'est pas clair. Sa mise en œuvre n'est pas satisfaisante. Cette formation n'est dispensée que par des écoles privées mais financée par des fonds publics. Nous défendrons tout à l'heure un amendement sur ce sujet. D'une part, la formation est très onéreuse et, d'autre part, elle reste trop théorique. Elle s'effectue sans contrôle et sans recherche de résultats en matière d'amélioration de la qualité du service public.

Comment votre projet répond-il à ces questions fortes ? Il se borne à supprimer les autorisations gratuites. Cela ne règle aucun des vrais problèmes des professions de taxi et vous ne pouvez pas l'ignorer Charles Pasqua l'a d'ailleurs reconnu lui-même au Sénat. Certes, l'extension à tout le territoire de l'obligation du certificat de capacité professionnelle, jusque-là limitée à quarante départements, est une bonne chose bien que les réglementations locales soient différentes, mais aucune amélioration n'est apportée en matière de formation.

Vouloir moraliser la profession est, certes, louable. Mais comment pouvez-vous penser y parvenir uniquement en supprimant les autorisations gratuites ? Pourquoi les dessous-de-table bien connus disparaîtraient-ils ? Il suffit de parler avec n'importe quel chauffeur de taxi pour qu'il évoque cette pratique, ô combien condamnable ! Certes, les nouvelles autorisations resteront gratuites, mais on a vu quels étaient les délais d'attente. On peut donc s'en inquiéter.

Les autres plaques devenant obligatoirement cessibles par la transmission, du fait de l'article 3, un très grand nombre de chauffeurs aux ressources modestes verront s'amoinrir leur espoir d'accéder à cette autorisation et s'accroître fortement leur enfermement dans leur situation actuelle.

S'agissant de la situation inacceptable des locataires, nous connaissons le danger qui résulte des avantages abusifs des loueurs. Nous en reparlerons lors de la discussion de nos amendements.

Ce texte est vivement contesté par de nombreuses organisations syndicales qui reprochent, entre autres, au Gouvernement l'absence de concertation pendant son élaboration et sa précipitation. Elles nous l'ont dit lorsque nous les avons reçues.

Ce projet de loi n'est évidemment pas un texte social qui pourrait faciliter l'accès à l'artisanat des chauffeurs de taxi les plus modestes et les plus désireux d'obtenir ce statut en allant vers une gratuité progressive des autorisations de stationnement et vers une quasi-gratuité de la formation.

Nous sommes inquiets. Nous avons donc déposé des amendements parce que nous souhaitons améliorer ce texte, que votre majorité risque de voter conforme. Et si ces amendements ne sont pas retenus, nous voterons contre. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. Pour le groupe UDF, la parole est à M. Daniel Colin.

M. Daniel Colin. Le projet de loi, adopté par le Sénat, qui nous est soumis a pour objet de moderniser la profession d'exploitant de taxi, d'en harmoniser les conditions d'accès et de la moraliser.

Je me félicite des avancées significatives de ce texte particulièrement attendu par les professionnels, fruit de la réflexion que le Gouvernement a menée en parfaite concertation avec eux.

En raison de la détérioration des conditions d'exercice de l'activité depuis vingt ans, qu'ils sont unanimes à déplorer, les artisans chauffeurs de taxi sont satisfaits que les deux axes principaux de ce projet, valorisant la qualification et la compétence des conducteurs, unifient les conditions d'exercice de la profession.

Le premier aspect positif est la généralisation de la faculté de présenter un successeur à titre onéreux, et donc l'unification des régimes en vigueur.

En effet, dans un but de moralisation, est supprimé le double régime instauré par le décret du 2 mars 1973. Votre projet, monsieur le ministre, propose de généraliser la faculté de présenter, à titre onéreux, un successeur à l'autorité administrative qui avait délivré cette autorisation de stationnement. Il s'agit, là je le rappelle, une autorisation privative d'occupation du domaine public.

A ce titre, j'ai été très surpris des propos de notre collègue Georges Sarre. Entre l'autorisation d'exploitation, donnée gratuitement ou à titre onéreux, et la cessibilité, il y a l'investissement personnel, l'accumulation du temps passé au volant. Je trouve paradoxal que l'on fasse fi de ce véritable patrimoine constitué par une vie de travail.

M. Hervé Novelli. Très bien !

M. Daniel Colin. Cette faculté sera cependant soumise à une condition d'exploitation effective et continue de la profession dont la durée varie en fonction de la date de délivrance de l'autorisation. Cette durée sera fixée à cinq ans, à compter de cette date, pour les autorisations ayant fait l'objet d'un transfert à titre onéreux, à quinze ans, pour les autorisations délivrées gratuitement.

A compter du décès du titulaire d'une autorisation, ses ayants droit bénéficieront de la possibilité de présentation du successeur pendant un an.

Fixer ainsi une durée d'exploitation effective sera de nature à éviter les autorisations recherchées dans un but purement spéculatif. Prévoir un délai différent, selon que l'autorisation aura été obtenue à titre gratuit ou à titre onéreux, nous semble justifié, et le délai de quinze ans pour les autorisations délivrées gratuitement interdira un enrichissement sans cause.

Cette solution présente donc à nos yeux un triple mérite : simplifier et harmoniser les conditions d'accès à la profession d'exploitant de taxi ; contribuer à la moralisation de la profession ; améliorer les conditions de départ en reconversion ou à la retraite de ces artisans en leur permettant de se constituer un fonds artisanal à part entière, au même titre que les autres artisans et de céder le fonds de commerce ainsi constitué. Chacun pourra donc, par son dynamisme et sa volonté, valoriser ainsi son outil de travail.

Cependant, et en dépit de cette harmonisation souhaitée par tous, demeure une différence entre les artisans soumis au régime examiné aujourd'hui et les sociétés de taxi, qui, soumises au droit commercial, peuvent, quand elles le désirent, céder leurs parts sociales. Il existe donc encore concurrence à laquelle nous devons trouver une solution dans l'avenir.

Le second aspect positif du texte est la création d'un certificat de capacité professionnelle. Jusqu'à présent, en effet, aucun texte de portée nationale ne fixait les conditions d'accès à la profession. Cette exigence de formation généralisée tendra à harmoniser sur l'ensemble du territoire les conditions de délivrance des autorisations des taxis à stationner sur la voie publique, qui, jusqu'à présent, n'existaient que dans quarante de nos départements.

La mesure va dans le sens souhaité d'une harmonisation des statuts des professionnels concernés. Cette exigence permettra de valoriser la qualification et la compétence des conducteurs de taxis. L'obligation de formation était souhaitée par la profession. Elle permettra d'améliorer le service rendu à la clientèle.

Ce texte, remarquable par ailleurs, n'a pas pris en compte les problèmes intéressant les sociétés de taxis, petites, moyennes et grandes, situées à Paris et en Ile-de-France, et qui, il est vrai, sont en majorité. Voilà qui méritera une réflexion au fond et peut-être un autre travail législatif sur les différences de statuts et sur la concurrence de ceux qui font apparemment le même métier.

En conclusion, je me félicite, monsieur le ministre, de votre intention, annoncée lors de la discussion de ce projet de loi devant le Sénat, de poursuivre le travail déjà engagé, et de votre volonté de favoriser les discussions qui devront nécessairement s'engager.

Enfin, je voudrais, avant de terminer, rendre un hommage appuyé à mon collègue Hervé Novelli, qui s'est beaucoup investi pour que ce débat ait lieu devant notre assemblée.

Je voterai donc ce projet, monsieur le ministre, parce qu'il constitue un progrès incontestable pour les professionnels indépendants. (*Applaudissements sur les bancs du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre et du groupe du Rassemblement pour la République.*)

M. le président. La parole est à M. Jacques-Michel Faure.

M. Jacques-Michel Faure. Nous abordons la discussion d'un texte portant sur les conditions d'exercice de la profession d'exploitant de taxi. Il n'est pas fréquent que notre assemblée soit saisie d'un texte relatif à cette activité, mais il est vrai que la valeur d'une profession ne s'apprécie pas au volume du travail législatif qui lui est consacré !

Les taxis ne sont pas un service public ; ils rendent cependant au public un service inestimable. Nous pouvons aujourd'hui leur rendre hommage tant il est vrai que leurs conditions de travail se sont détériorées depuis près de vingt ans sous l'effet conjugué des difficultés économiques liées aux charges importantes qu'ils supportent et de l'accroissement de la délinquance et de la criminalité dont ils sont les victimes. Il était donc indispensable de rénover, de moderniser l'exercice de la profession.

Nous le devons en premier lieu au ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire, sans la volonté duquel ce texte n'aurait jamais vu le jour.

Le projet de loi, élaboré avec les professionnels, contient deux volets qui modifient en profondeur le régime de l'activité des taxis et de leur succession. Le premier concerne la revalorisation des qualifications, et nul ne pourra s'en plaindre, pas plus les professionnels que le public.

Dans le contexte économique actuel, la profession offre de plus en plus une opportunité de reconversion pour des personnes ayant perdu leur premier emploi. Elles sont donc tentées d'exercer leur métier même dans des conditions difficiles. Il était donc nécessaire de généraliser la formation des chauffeurs de taxi et d'aller vers un véritable certificat de capacité professionnelle.

Le second apport du projet concerne le régime des autorisations de stationnement. Le dispositif mis en place par le décret du 2 mars 1973, tout en affirmant le caractère inaccessibles des autorisations, a fait apparaître l'effet pervers de la distinction entre deux catégories de bénéficiaires, là où le contexte commandait l'adoption d'un cadre unique et simplifié. Jusqu'à ce jour, il y a, d'une part, les exploitants ayant acquis leur licence à titre onéreux et, d'autre part, les bénéficiaires d'autorisations délivrées à titre gratuit. L'incessibilité a donné lieu au développement d'un véritable marché noir de la cession qui ne pouvait que nuire à la profession et à son image de marque. Le projet engage dans ce domaine la moralisation de la profession en permettant la cession à titre onéreux des autorisations sous réserve de condition de durée effective d'exploitation. De ce point de vue, il répond aux attentes des professionnels et améliore de manière considérable les conditions de départ à la retraite des artisans, lesquels pourront désormais constituer un patrimoine et transmettre leur fonds de commerce.

Cependant, un problème subsiste et sera vraisemblablement amplifié par le projet de loi. Il s'agit du cas des salariés ou des locataires souhaitant devenir artisans par l'acquisition d'une autorisation à titre gratuit. Il ne faudrait pas que le projet dissuade les nouvelles vocations, comme c'est aujourd'hui le cas en raison du niveau des charges pesant sur les chauffeurs de taxi. On connaît les difficultés qu'éprouvent ces candidats qui doivent parfois attendre de nombreuses années avant de disposer d'une autorisation délivrée par les maires, lesquels sont également compétents pour fixer le nombre de taxis admis à être exploités dans leur commune et pour délimiter la zone de prise en charge. La compétence des préfets n'est prévue qu'à titre subsidiaire, en cas de carence de la commune.

Le nombre d'autorisations étant fixé autoritairement, il ne tient pas compte d'éléments peu quantifiables comme le mode de vie ou l'importance des trajets domicile-travail qui déterminent en grande partie le niveau de la demande. Dans ce domaine comme dans d'autres, nous aurions tout à gagner en réintroduisant l'impartialité et la neutralité de l'Etat sous la forme d'un accroissement du rôle du préfet. Une décision prise par lui serait sans doute mieux acceptée qu'une mesure émanant d'une municipalité qui peut être dictée par des impératifs d'opportunité politique. (*Murmures sur les bancs du groupe communiste.*)

Tout en soutenant ce texte, bien évidemment, je souhaite que les pouvoirs publics engagent progressivement cette réforme dans l'intérêt des chauffeurs de taxi mais également des usagers. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République.*)

M. le président. La parole est à M. Jean-Jacques de Peretti.

M. Jean-Jacques de Peretti. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, la profession de chauffeur de taxi fait partie intégrante de la vie économique du pays. En histoire, les plus jeunes apprennent à l'école le rôle plus que symbolique joué par les taxis lors de la bataille de la Marne. Je peux témoigner qu'aujourd'hui encore cette profession est considérée, notamment en milieu rural, comme un service reconnu et proche du public, comme le complément indispensable de l'activité des transports publics.

M. Hervé Novelli. C'est vrai !

M. Jean-Jacques de Peretti. Nombre de mes collègues sont maires, et ils connaissent bien les professionnels de ce secteur, pour la délivrance d'autorisations administratives de stationnement et lors de la présentation de successeurs, à titre gratuit ou onéreux selon les cas.

Nous recevons régulièrement les doléances de conducteurs qui s'interrogent sur l'évolution de leur profession. Les conditions d'exercice du métier se détériorent depuis une vingtaine d'années, dans les grandes villes comme dans nos campagnes. Cette situation affecte les revenus, les conditions de travail, mais aussi la rentabilité des entreprises. Le projet de loi qui nous est soumis répond en grande partie à ces craintes, après que des tables rondes du taxi ont été organisées et leurs conclusions reprises présentement.

J'aborderai brièvement les deux points majeurs qui ont été parfaitement présentés par notre collègue Georges Mothron, rapporteur.

Le présent projet de loi devrait d'abord contribuer à valoriser la qualification et la compétence des conducteurs, ainsi qu'à homogénéiser les conditions d'exercice de la profession.

Dans le département de la Dordogne – vous m'excusez de citer l'exemple que je connais le mieux, monsieur le ministre – le certificat de capacité professionnelle n'est pas obligatoire. Or une vingtaine d'autorisations nouvelles sont accordées chaque année, soit actuellement 10 p. 100 du nombre de taxis, ce qui ne manque pas de poser des problèmes de saturation sur un marché qui n'est pas indéfiniment extensible.

La qualification professionnelle est donc vivement souhaitée par la profession. Je suis certain que la chambre des métiers sera parfaitement en mesure de mettre en place les modules de formation requis.

Après les conditions d'accès à la profession, restait à régler la question du régime des transferts d'autorisation.

La transmissibilité de l'autorisation de stationner fait l'objet d'une réglementation complexe qu'il a paru, à juste titre, nécessaire de réviser. Les deux filières qui se sont pérennisées favorisent le développement d'un marché occulte, ce qui n'est ni moral ni acceptable pour les finances publiques. Le projet de loi propose de généraliser la faculté de présenter un successeur à titre onéreux sous la condition de délai d'exercice minimum. Cette disposition, il faut le souligner, présente un triple mérite pour la profession : elle simplifie et harmonise les conditions d'accès, elle contribue à sa moralisation, elle améliore les conditions de départ à la retraite des artisans du taxi en leur permettant de se constituer un patrimoine et de céder les fonds de commerce qu'ils auront ainsi constitué.

En conclusion, monsieur le ministre, mes chers collègues, ce projet est un texte attendu par la profession et répondant à ses principales préoccupations. Nous le soutiendrons dans sa rédaction adoptée par le Sénat.

(Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.)

M. le président. La parole est à M. Philippe Goujon.

M. Philippe Goujon. La profession de conducteur de taxi joue un rôle essentiel dans la vie économique de notre pays. Je tiens d'emblée à rendre hommage à ceux qui l'exercent au service du public, dans des conditions souvent difficiles.

A Paris et en région parisienne, avec près de 15 000 autorisations, soit 35 p. 100 de la profession, ce mode de transport spécifique et complémentaire des autres moyens collectifs permet de véhiculer quotidiennement plus de 300 000 personnes.

En outre, il représente très souvent pour les touristes leur premier contact avec la capitale.

C'est dire l'importance que nous accordons à ce projet de loi, qui s'inscrit de façon réaliste dans une perspective de modernisation de la profession et d'amélioration des conditions de son exercice.

M. Sarre a ironisé, bien à tort, sur la minceur du texte. Mais qu'a fait le gouvernement auquel il appartenait pour aider les chauffeurs de taxi ? Rien, comme dans beaucoup d'autres domaines, d'ailleurs !

L'un des volets principaux de ce texte, l'obligation de qualification professionnelle généralisée à l'ensemble du territoire, est d'ailleurs issu directement de l'exemple parisien. C'est là une revendication ancienne et tout à fait légitime de la profession. A Paris, nous avons pu constater que ce certificat de capacité professionnelle, outre qu'il permet de lutter efficacement contre le travail clandestin générateur d'une concurrence particulièrement déloyale, crée les conditions d'un service de meilleure qualité. L'image de marque des taxis en sera grandement améliorée.

Le second aspect majeur de ce texte porte sur la cessibilité des autorisations.

En décidant d'étendre le régime de la cessibilité des licences, ce texte simplifie et harmonise les conditions d'accès à la profession d'exploitant de taxi. Il améliorera considérablement les conditions de départ à la retraite des artisans et, pour une très large part, contribuera à la moralisation de la profession.

Ici encore l'exemple de Paris, où 90 p. 100 des autorisations sont d'ores et déjà cessibles, a ouvert la voie à cette réforme.

Pour assurer une transparence optimale, un amendement a été adopté qui vise à mettre un terme aux négociations occultes et à permettre à l'autorité administrative de répertorier précisément et rapidement les transactions intervenues, ainsi que leur montant.

Peut-être pourrions-nous réfléchir, monsieur le ministre, à la possibilité d'aller encore plus loin pour lutter contre les dissimulations des prix de cessions, hélas trop fréquentes. Certaines dispositions juridiques et financières pourraient être mises en œuvre, par exemple par le biais de l'amortissement du prix d'achat des licences.

Un esprit de concertation approfondi a présidé à l'élaboration de ce texte, notamment avec la Fédération nationale des artisans du taxi et d'autres organisations. C'est dans cette voie qu'il faut poursuivre.

Ainsi, depuis longtemps, la mairie de Paris a mis en place une commission extramunicipale des chauffeurs de taxis qui, sous la présidence de M. Edouard Frédéric-

Dupont, a permis de progresser dans de nombreux domaines, en concertation étroite avec les services de la Préfecture de police.

Des préoccupations subsistent néanmoins et, aujourd'hui, la situation des taxis parisiens n'est pas facile. Depuis 1992, leur clientèle a diminué de 15 p. 100.

Il est donc indispensable que cette concertation se poursuive, qu'elle puisse éventuellement s'institutionnaliser, se généraliser, et que nous puissions engager des réformes.

J'en évoquerai simplement trois :

D'abord, la rentabilité des parcours, insuffisante aux heures de pointe ou sur de courts trajets. Il s'ensuit une pénurie d'offre de taxis lors de ces périodes horaires, ce que les utilisateurs déplorent. C'est un autre sujet, certes, mais une réforme du système tarifaire paraît s'imposer aujourd'hui.

Il en est de même pour le statut des conducteurs locaux, nombreux à Paris. Il a été évoqué par d'autres orateurs. Je n'y reviendrai donc pas.

Le troisième domaine concerne bien évidemment la sécurité.

Des événements récents ont endeuillé la profession, à Meudon et à Paris, et chacun a encore en mémoire les événements tragiques qui ont aussi lourdement frappé la police nationale.

Les conducteurs de taxi sont particulièrement exposés.

La mairie de Paris, pour sa part, avait cofinancé en 1988 l'installation d'équipements de sécurité, notamment la mise en place de vitres de séparation, initiative qui n'a malheureusement pas obtenu le succès escompté. Très récemment encore, la commission extramunicipale a formulé des demandes précises, dont certaines sont assurément de la compétence de l'Etat. Nous savons pouvoir compter sur votre appui, monsieur le ministre. Je sais d'ailleurs tout l'intérêt que vous attachez personnellement aux préoccupations des conducteurs de taxi.

Avec ce projet de loi cohérent qui traduit la volonté déclarée de poursuivre le travail engagé pour moderniser la profession de conducteur et d'entrepreneur de taxi et garantir ainsi son avenir, le Gouvernement fait preuve d'une détermination forte qu'il convient de soutenir résolument. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

M. le président. La discussion générale est close.

La parole est à M. le ministre.

M. le ministre délégué aux relations avec le Sénat, chargé des rapatriés. Mesdames et messieurs les députés, je tiens à remercier d'emblée tous ceux d'entre vous qui ont voulu intervenir dans ce débat pour manifester leur attachement à la profession de chauffeur de taxi.

Mes remerciements s'adressent d'abord à M. Novelli, qui a été l'un des principaux instigateurs de ce projet de loi puisqu'il a vivement insisté auprès du Gouvernement pour qu'il soit élaboré puis soumis au Parlement. Lui-même avait déjà formulé une partie de ces propositions lors de l'examen d'un texte présenté par M. Madelin. Le Gouvernement, il en conviendra, a tenu ses engagements.

Je tiens ensuite à vous rassurer, monsieur Idiart, en vous confirmant qu'une véritable concertation a bien eu lieu. J'ai d'ailleurs été quelque peu surpris de vous entendre dénoncer une certaine précipitation dans l'élaboration puis dans la présentation de ce texte. Si vous aviez

consulté M. Sarre avant d'intervenir, il vous aurait rappelé, ayant eu quelque responsabilité en la matière, que la préparation de ce projet de loi a commencé dès 1992. Trois années de concertation, cela me paraît une bonne chose et nous nous en réjouissons tous.

M. Jean-Louis Idiart. Mais une semaine seulement pour l'examen du projet !

M. le ministre délégué aux relations avec le Sénat, chargé des rapatriés. Pour votre part, monsieur le rapporteur, vous avez insisté à juste titre sur le problème des locataires, qui n'est effectivement pas traité dans le texte. Il s'agit d'un problème complexe, mais il faut reconnaître que les locataires travaillent dans des conditions très difficiles. Le Gouvernement est donc favorable à l'ouverture d'une véritable négociation professionnelle qui permette de mettre le dossier à plat dans le respect des règles de la libre entreprise mais surtout du droit du travail.

Les chauffeurs de taxi méritent assurément tout l'intérêt que les parlementaires leur portent, car ils exercent un métier très difficile. Non seulement ils assurent un service public, mais, dans bien des cas, ils accomplissent un véritable travail social. Et lorsque tel parlementaire conteste l'existence de leur fonds de commerce, je ne puis que lui répondre que nous connaissons tous, à Paris et en province, des taxis qui, une fois ou deux fois par semaine, ont leurs clients attirés : personnes âgées, handicapés, malades. Ces relations de confiance ne s'établissent pas en un jour.

Métier difficile, mais aussi, trop souvent hélas, métier dangereux. MM. Goujon, Sarre et Bourg-Broc ont évoqué à juste titre la sécurité des chauffeurs. La préfecture de police, pour ce qui est de son ressort, est en train d'étudier des mesures de sécurité qui seront prises prochainement. Quant à celles qui sont envisagées dans le cadre de ce projet de loi, nous aurons l'occasion de les examiner plus précisément lors de la discussion des amendements.

Monsieur Sarre, je ne vous ai pas compris.

M. Georges Sarre. C'est bien la première fois ! (*Sourires.*)

M. le ministre délégué aux relations avec le Sénat, chargé des rapatriés. Vous avez mis en cause l'existence du fonds de commerce de ces artisans.

M. Georges Sarre. Il n'existait pas jusqu'à présent !

M. le ministre délégué aux relations avec le Sénat, chargé des rapatriés. Or votre analyse juridique, qui conclut en quelque sorte à l'inexistence d'un droit, a d'ores et déjà été démentie par la jurisprudence. Dans l'arrêt La Florencie du 31 janvier 1989, la Cour de cassation a en effet jugé que la transaction sur les autorisations de stationnement portait sur l'équivalent d'un fonds de commerce. De même, le droit fiscal assimile ces transactions à des cessions de fonds de commerce puisqu'il les soumet aux dispositions des articles 719 et 720 du code général des impôts. D'ailleurs, j'y insiste, de nombreux chauffeurs de taxi, même dans les grandes villes, ont, pour partie, une clientèle attirée qu'ils transportent régulièrement.

Votre philosophie ou votre logique, monsieur Gayssot, vous conduit tout naturellement à mettre sans cesse en cause l'entreprise. Ainsi avez-vous affirmé que ce texte contribuerait, s'il était voté, à enrichir les entreprises.

M. Jean-Claude Gayssot. Les grandes compagnies.

M. le ministre délégué aux relations avec le Sénat, chargé des rapatriés. Permettez-moi, puisque vous aimez la précision, de vous citer quelques chiffres qui prouvent le contraire. Actuellement, 94,3 p. 100 des autorisations détenues par les sociétés de taxis sont cessibles, et je ne pense pas qu'elles vont s'enrichir en vendant les 5,7 p. 100 d'autorisations jusqu'à présent non cessibles dont elles disposent. D'autant qu'elles peuvent toujours les réutiliser, ce qui n'est évidemment pas le cas pour l'artisan qui se retire. Notre objectif est donc bien de permettre aux artisans dont l'autorisation était jusqu'à présent incessible de percevoir, lors de la transmission de ce que nous considérons comme un véritable fonds de commerce, la récompense du travail très dur qu'ils ont accompli des années durant. Au vu de ces chiffres officiels que tous les professionnels connaissent, vous me donnerez acte, j'en suis sûr, que le Gouvernement a voulu non pas enrichir les entreprises, mais aider les artisans.

Car je suis, comme beaucoup dans cet hémicycle, très favorable aux artisans. Et en tant qu'élu local de Paris, qu'il me soit permis, après M. Goujon, de rendre hommage à M. Frédéric-Dupont qui, pendant des décennies, s'est voué, à l'Assemblée nationale, à la défense de cette profession, qu'il s'agisse des artisans, des salariés ou des locataires. Sa persévérance, monsieur Gayssot, n'est pas étrangère à l'élaboration d'un texte qui tend à prendre enfin des mesures équitables à l'égard des chauffeurs de taxi. Il est vrai que cette loi n'est pas complète, mais nous souhaitons, j'y insiste, agir dans la concertation. Les autres mesures, notamment celles concernant les locataires, que vous êtes nombreux à souhaiter, seront donc examinées avec la profession avant d'être annoncées, une fois qu'elles seront prêtes.

M. Idiart a regretté la « précipitation » avec laquelle le projet de loi aurait été élaboré puis présenté au Parlement, le 19 décembre au Sénat et ici même dans le cadre de la session extraordinaire.

M. Jean-Louis Idiart. Examen précipité et texte incomplet !

M. le ministre délégué aux relations avec le Sénat, chargé des rapatriés. Or la préparation de ce texte, je vous l'ai dit, a duré trois ans. Quant à sa présentation, elle était vivement souhaitée par les organisations professionnelles. Vous avez tous été saisis, j'en suis persuadé, de demandes d'audience de leur part. Moi-même, étant chargé pour partie de l'ordre du jour du Parlement, j'ai reçu à plusieurs reprises M. Arianer, président de la Fédération nationale des artisans du taxi, qui a été promu président de la chambre de métiers de Paris. Il a prié instamment le Gouvernement, compte tenu de l'importance du problème social, de présenter ce texte dans les meilleurs délais. Et je trouve naturel que nous ayons répondu à sa demande.

M. Jean-Louis Idiart. Vous n'avez écouté que quelques-uns des représentants de la profession. Votre texte est incomplet !

M. le ministre délégué aux relations avec le Sénat, chargé des rapatriés. Monsieur Idiart, tout le monde a pu s'exprimer, vous l'avez pu aussi, et le travail en commission a été fécond, ainsi que l'atteste l'excellent rapport de M. Mothron. J'ajoute que ces dispositions semblent donner satisfaction à un grand nombre de parlementaires, ici comme au Sénat. Permettez-moi de m'en réjouir, comme je me réjouis d'avoir évité à M. Gayssot de surcharger l'entreprise de péchés qu'elle n'a pas

commis. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

M. Guy Hermier. Les entreprises de taxis ne sont pas de purs philanthropes !

M. le ministre délégué aux relations avec le Sénat, chargé des rapatriés. Personnellement, je n'en connais pas. Mais vous en connaissez peut-être... (*Sourires.*)

Discussion des articles

M. le président. La commission considérant qu'il n'y a pas lieu de tenir la réunion prévue par l'article 91, alinéa 9, du règlement, j'appelle maintenant les articles du projet de loi dans le texte du Sénat.

Article 1^{er}

M. le président. « Art. 1^{er}. – L'appellation de taxi s'applique à tout véhicule automobile de neuf places assises au plus, y compris celle du chauffeur, muni d'équipements spéciaux, dont le propriétaire ou l'exploitant est titulaire d'une autorisation de stationnement sur la voie publique en attente de la clientèle, afin d'effectuer à la demande de celle-ci et à titre onéreux le transport particulier des personnes et de leurs bagages. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 1^{er}.

(*L'article 1^{er} est adopté.*)

Article 2

M. le président. « Art. 2. – Peuvent seuls exercer l'activité de conducteur de taxi :

« 1^o Les titulaires d'un certificat de capacité professionnelle délivré par le préfet ;

« 2^o Après stage d'adaptation ou épreuve d'aptitude, les ressortissants des Etats membres de l'Union européenne ou d'un autre Etat partie de l'accord sur l'espace économique européen qui sont titulaires d'un certificat de capacité professionnelle délivré par l'autorité compétente d'un autre Etat membre où un tel certificat est exigé, ou qui peuvent faire état de l'exercice de la profession, dans un Etat membre où un tel certificat n'est pas exigé, pendant une durée minimale, variable selon les titres de formation qu'ils détiennent. »

M. Gayssot et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 3, ainsi rédigé :

« Substituer aux deux premiers alinéas de l'article 2 l'alinéa suivant :

« Peuvent seuls exercer la profession de conducteur de taxi les titulaires du permis de conduire d'un véhicule automobile et d'un certificat de capacité professionnelle, attribué dans le cadre d'une formation spécifique comportant des épreuves topographiques relatives au lieu d'exercice et délivré en fonction des besoins par le préfet. »

La parole est à M. Jean-Claude Gayssot.

M. Jean-Claude Gayssot. Il s'agit de remplacer le mot « activité » par celui de « profession », la conduite de taxi étant une véritable profession. Tous les orateurs inter-

venus dans la discussion générale l'ayant confirmé, l'Assemblée ne devrait avoir aucune peine à accepter cet amendement.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Georges Mothron, rapporteur. Elle a repoussé l'amendement.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre délégué aux relations avec le Sénat, chargé des rapatriés. Sur le fond, cet amendement aurait pu être approuvé par le Gouvernement, mais les précisions qu'il contient sont de nature réglementaire et figureront dans le décret d'application. Pour cette raison, avis défavorable.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 3.
(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. M. Gayssot et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 4, ainsi rédigé :

« Supprimer le troisième alinéa (2°) de l'article 2. »

La parole est à M. Jean-Claude Gayssot.

M. Jean-Claude Gayssot. L'article 2 établit un régime de faveur pour les ressortissants de l'Union européenne. Nous acceptons qu'ils puissent s'installer en France, mais nous estimons qu'ils doivent répondre aux mêmes conditions que celles exigées pour les Français.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Georges Mothron, rapporteur. La commission a repoussé cet amendement, qui s'oppose à la directive européenne 92-51 CEE du Conseil du 18 juin 1992, qui favorise la reconnaissance mutuelle et générale des diplômes professionnels au sein de l'Union européenne.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre délégué aux relations avec le Sénat, chargé des rapatriés. Même avis.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 4.
(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 2.

(*L'article 2 est adopté.*)

Après l'article 2

M. le président. Je suis saisi de trois amendements, n°s 5, 13 et 11, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 5, présenté par M. Gayssot et les membres du groupe communiste, est ainsi rédigé :

« Après l'article 2, insérer l'article suivant :

« La formation en vue de l'obtention du certificat de capacité professionnelle de chauffeur de taxi est gratuite pour l'intéressé et est assurée par les seuls organismes publics de formation professionnelle pour adultes. »

L'amendement n° 13, présenté par M. Sarre, est ainsi rédigé :

« Après l'article 2, insérer l'article suivant :

« Les organismes agréés de formation professionnelle pour adultes sont habilités à assurer la formation professionnelle des chauffeurs de taxi en vue de l'obtention du certificat de capacité professionnelle prévu à l'article 2 de la présente loi. »

L'amendement n° 11, présenté par M. Idiart et les membres du groupe socialiste, est ainsi rédigé :

« Après l'article 2, insérer l'article suivant :

« Les organismes publics de formation professionnelle pour adultes sont habilités à assurer la formation professionnelle des chauffeurs de taxi en vue de l'obtention du certificat de capacité professionnelle prévu à l'article 2 de la présente loi. »

La parole est à M. Jean-Claude Gayssot, pour soutenir l'amendement n° 5.

M. Jean-Claude Gayssot. La formation professionnelle des chauffeurs de taxi, financée sur fonds publics, fait l'objet d'un commerce dont tirent profit certaines entreprises de taxis. C'est inacceptable. Nous proposons que cette formation, indispensable, soit assurée par des organismes publics sans but lucratif et prise en charge par l'aide à la formation professionnelle.

M. le président. La parole est à M. Georges Sarre, pour soutenir l'amendement n° 13.

M. Georges Sarre. Nous venons d'instituer, et je m'en réjouis, un certificat de capacité professionnelle qui sera, nous le savons, délivré par le préfet. Notre vote met fin à une inégalité qui ne pouvait plus durer. Désormais, en effet, le même document sera requis pour exercer la profession de chauffeur de taxi sur la totalité du territoire de la République. Des instructions ministérielles ou des décrets fixeront les modalités d'obtention de ce certificat ; l'égalité des citoyens sera alors de principe.

Mais je m'étonne, monsieur le ministre, que rien n'ait été prévu pour encadrer, voire organiser la formation nécessaire pour l'obtention de ce certificat. Dans le système d'enseignement, l'Etat sanctionne les diplômes de son autorité et, dans le même temps, il organise l'éducation. C'est le fondement d'une des grandes institutions de la République. A côté de l'enseignement public, il existe un enseignement privé, encadré et contrôlé, avec lequel des contrats sont passés. La différence essentielle reste la gratuité de l'enseignement public.

Au Sénat, invoquant l'article 40 de la Constitution, vous avez refusé d'envisager de dispenser aux chauffeurs de taxi une formation gratuite. Son coût serait-il prohibitif ? Je ne le crois pas. Je regrette donc la position du Gouvernement.

Nous considérons bien entendu que la gratuité devrait être la règle. Mais nous savons parfaitement que nous serons battus si nous le proposons, bien qu'il soit injuste que certains ne puissent pas suivre les stages de formation faute de moyens. Dès lors, même si la formation doit être payante et dispensée par des organismes privés, le Gouvernement devrait au minimum fixer un corps de règles pour encadrer et contrôler cette formation où qu'elle se déroule. On m'a parlé de coûts pouvant aller jusqu'à 12 000 francs. Je déplore que cette formation devienne un marché et la puissance publique a au moins le devoir de lutter contre les abus.

Ce sont là des mesures qui ne tomberaient pas sous le coup de l'article 40, et j'aimerais que le Gouvernement les accepte.

M. le président. La parole est à M. Jean-Louis Idiart, pour soutenir l'amendement n° 11.

M. Jean-Louis Idiart. Je m'associe sans réserve aux propos de M. Sarre tant sur la gratuité que sur l'encadrement. Nous souhaitons nous aussi que les organismes publics de formation professionnelle pour adultes soient habilités à dispenser cette formation. Il n'est pas sain qu'elle soit réservée aux organismes privés, car cela risque de nuire à la transparence.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Georges Mothron, rapporteur. La commission a repoussé ces trois amendements.

En effet, la formation est actuellement organisée par la profession à la satisfaction de tous.

M. Georges Sarre et M. Jean-Claude Gayssot. Non ! Vous ne pouvez pas dire cela !

M. Georges Mothron, rapporteur. A la satisfaction de tous, artisans et entreprises. Il n'y a donc pas lieu de dessaisir les conducteurs de taxi de cette compétence. De plus, selon les informations dont je dispose, le projet de loi devrait conduire à investir les chambres de métiers et les préfets du pouvoir de veiller à la régularité des examens.

Je profite toutefois de cette occasion pour demander au ministre de veiller à ce que toutes dispositions soient prises pour que le coût de cette formation, parfois excessif, ne soit pas un obstacle à l'accès à la profession de conducteur de taxi, qui est souvent un moyen de reconversion professionnelle.

M. Guy Hermier. Les gens sont contents de payer trop cher !

M. le président. Monsieur Hermier, vous n'avez pas la parole.

Quel est l'avis du Gouvernement sur ces trois amendements ?

M. le ministre délégué aux relations avec le Sénat, chargé des rapatriés. Monsieur Gayssot, le projet de loi rend désormais cessibles les autorisations de stationnement. De ce fait, et nous nous en réjouissons, il y aura en quelque sorte reconnaissance de ce que nous avons appelé un fonds de commerce. Dès lors, la gratuité que vous réclamez, et à laquelle le Gouvernement est défavorable, entraînerait un financement à la charge de l'Etat. La cessibilité des autorisations de stationnement empêche la gratuité.

M. Guy Hermier. Pourquoi ?

M. le ministre délégué aux relations avec le Sénat, chargé des rapatriés. Elle l'empêche raisonnablement et rationnellement. En outre, et comme l'a indiqué M. le rapporteur, la gratuité, qui impliquerait une prise en charge de l'Etat, entraînerait donc un dessaisissement des organisations professionnelles. Or la formation est actuellement assurée sous la responsabilité de ces organisations et nous estimons précisément que la profession est la mieux à même de la dispenser, comme le montre l'expérience déjà acquise dans certains départements.

M. Guy Hermier. Et les principes ?

M. le ministre délégué aux relations avec le Sénat, chargé des rapatriés. Nous allons y venir.

Pour ces raisons, le Gouvernement est défavorable à l'amendement n° 5.

S'agissant de l'amendement n° 13, le Gouvernement vous donne un accord de principe, monsieur Sarre. Toutefois, il est obligé d'émettre un avis défavorable car les

dispositions prévues relèvent du domaine réglementaire, et je sais que, comme le président de l'Assemblée et celui de la commission des lois, vous veillez avec un soin scrupuleux à l'application de la Constitution. En tout état de cause, le Gouvernement fera en sorte que tous les organismes de formation soient habilités et contrôlés, que leurs prix soient raisonnables et équivalents pour tous, ainsi que vous le souhaitez.

Quant à l'amendement n° 11, monsieur Idiart, je ne peux que répéter ce qu'a indiqué M. le rapporteur. Actuellement, la formation est à la charge de la profession dans son contenu et sa qualité, dans quarante départements. Le projet de loi vient en quelque sorte corriger cette situation. Le Gouvernement ne peut remettre en cause cette initiative de la profession. Quels que soient les bancs sur lesquels vous siégez, vous êtes d'ailleurs tous partisans d'une politique contractuelle avec les organisations professionnelles. Notre objectif est précisément de rendre cette formation obligatoire et d'aider la profession à la généraliser dans des conditions rigoureuses, je le répète, et sous le contrôle de l'Etat.

Le décret d'application de la loi fixera le nombre des épreuves, les conditions d'accès et le déroulement des épreuves. Cette formation aura donc un caractère national et homogène, ce qui devra mettre fin – et M. Sarre s'en était également inquiété – aux distorsions de prix existant entre les formations dispensées à l'heure actuelle. Les chambres de métier et les préfets veilleront à la qualité et à la régularité des examens et ce sont les préfets, c'est-à-dire l'Etat, qui délivreront le titre professionnel. Le décret d'application se doit cependant de trouver un juste équilibre entre les formations dispensées par la profession et son contrôle, qui relève des préfets et des chambres de métiers. C'est la raison pour laquelle le Gouvernement est également défavorable à l'amendement n° 11.

En tout cas, monsieur Sarre, vous avez satisfaction sur le principe.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 5. *(L'amendement n'est pas adopté.)*

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 13. *(L'amendement n'est pas adopté.)*

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 11. *(L'amendement n'est pas adopté.)*

M. le président. Je suis saisi de deux amendements n° 6 et 10, pouvant être soumis à une discussion commune.

L'amendement n° 6, présenté par M. Gayssot et les membres du groupe communiste, est ainsi rédigé :

« Après l'article 2, insérer l'article suivant :

« La location d'un véhicule en vue d'exercer la profession de chauffeur de taxi est interdite. »

L'amendement n° 10, présenté par M. Idiart et les membres du groupe socialiste, est ainsi rédigé :

« Après l'article 2, insérer l'article suivant :

« Il est interdit d'employer ou d'avoir recours à un conducteur locataire de taxi.

« Toute infraction aux interdictions définies au présent article sera punie d'un emprisonnement de deux mois à deux ans et d'une amende de 2 000 francs à 200 000 francs ou de l'une de ces deux peines seulement.

« Le tribunal pourra également ordonner la remise de l'autorisation de stationnement aux autorités administratives qui l'ont délivrée et prononcer la confiscation du véhicule qui a servi à commettre

l'infraction. Les frais résultant des mesures nécessaires à l'exécution de la confiscation seront à la charge du condamné.

« En cas de récidive, les peines d'emprisonnement et d'amende peuvent être portées au double. »

La parole est à M. Jean-Claude Gayssot, pour soutenir l'amendement n° 6.

M. Jean-Claude Gayssot. Il s'agit du problème très sérieux de la location. Vous nous dites, monsieur le ministre, que nous y reviendrons ultérieurement. Nous considérons pour notre part que préciser dans le texte que « la location d'un véhicule en vue d'exercer la profession de chauffeur de taxi est interdite » constituerait une garantie.

Notre amendement vise à supprimer le statut de locataire, propice selon nous à tous les abus. Le simple respect de la loi et de la convention collective entraînerait la création de 2 000 à 3 000 emplois, sans augmentation de véhicule. Il y a là un moyen très concret d'améliorer l'emploi et les conditions de travail des chauffeurs de taxi, ainsi que les conditions de sécurité dans les transports urbains.

M. le président. La parole est à M. Jean-Louis Idiart, pour soutenir l'amendement n° 10.

M. Jean-Louis Idiart. Le système de la location est utilisé par les entreprises de taxi pour contourner la législation actuelle. Il fait supporter aux chauffeurs un poids de charges économiques et sociales important, ainsi que le poids de la conjoncture du marché. Nous souhaitons donc supprimer ce système. En outre, le système de la location et le régime de locataire constituent une véritable anomalie. En effet, les locataires sont déclarés à l'administration comme des travailleurs indépendants, mais j'aimerais bien, et c'est mon vieux fond de fiscaliste qui ressort, que l'on me donne la définition exacte du travailleur indépendant et celle du locataire dans l'exercice de sa profession : on s'apercevra alors qu'il y a une distorsion totale. Il n'est donc pas normal que ce système ambigu soit maintenu. C'est la raison pour laquelle nous avons déposé l'amendement n° 11.

M. le président. Quel est l'avis de la commission sur ces deux amendements ?

M. Georges Mothron, rapporteur. La commission a repoussé ces deux amendements. Elle a en effet considéré que la solution des réels problèmes qui se posent aux locataires n'a pas sa place dans ce projet de loi, notamment parce que cette question relève de la négociation.

Ainsi que je l'ai souligné dans mon rapport et dans mon exposé à la tribune, je me félicite que M. Charles Pasqua ait exprimé devant le Sénat son engagement à accompagner le dialogue sur ce point. Il ne faut pas tout attendre de la loi, sinon où serait l'espace pour la liberté contractuelle et la négociation ?

M. Jean-Louis Idiart. Mais on n'applique pas la loi !

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre délégué aux relations avec le Sénat, chargé des rapatriés. Le débat a déjà eu lieu sur ce point cet après-midi. Le Gouvernement est défavorable à ces deux amendements.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 6.
(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 10.
(*L'amendement n'est pas adopté.*)

Article 3

M. le président. « Art. 3. – Le titulaire d'une autorisation de stationnement a la faculté de présenter à titre onéreux un successeur à l'autorité administrative qui a délivré celle-ci.

« Cette faculté est subordonnée à l'exploitation effective et continue pendant une durée de cinq ans de l'autorisation de stationnement à compter de la date de délivrance de celle-ci. Toutefois, cette durée est de quinze ans dans les cas suivants :

« – pour les titulaires d'autorisations nouvelles délivrées postérieurement à la date de publication de la présente loi ;

« – pour les titulaires d'autorisations délivrées antérieurement à la date de publication de la présente loi et qui, en vertu des textes antérieurs, ne disposaient pas de la faculté de présenter à titre onéreux un successeur.

« Dans ces deux derniers cas, une fois la première mutation intervenue, par usage de la faculté ainsi prévue sous condition d'exploitation de quinze ans de l'autorisation de stationnement, la faculté de présenter à titre onéreux un successeur est constituée dans les conditions de droit commun, après une exploitation effective et continue de cinq ans. »

Plusieurs orateurs sont inscrits sur l'article.

La parole est à M. Georges Sarre.

M. Georges Sarre. Monsieur le ministre, à quelle logique répond la généralisation de la possibilité de céder à titre onéreux une autorisation de stationnement, dont 48 p. 100 d'entre elles ont été délivrées gratuitement ? Dans quinze ans, elles pourront être vendues. Est-ce l'application d'un principe républicain que de permettre que soit vendue une charge publique délivrée à titre gracieux ?

La raison de ce curieux état de chose est, nous dit-on, à chercher dans la volonté de moraliser la cession des autorisations. Est-ce à dire, monsieur le ministre, que les plaques, réputées incessibles, feraient l'objet de transactions pécuniaires et qu'en bonne logique libérale, puisque la loi est contournée, il faudrait donc supprimer la loi ? Telle n'est pas ma conception.

Ainsi que j'ai eu l'occasion de l'indiquer, les taxis assurent, à mes yeux et à ceux d'autres collègues, une véritable mission de service public. Donnons-leur les moyens d'exercer correctement cette mission et d'abord en généralisant le principe de l'incessibilité des autorisations. Ce principe étant posé, il faudrait indemniser les titulaires d'une autorisation acquise à titre onéreux.

M. le ministre délégué aux relations avec le Sénat, chargé des rapatriés. Cela représente 5,5 milliards de francs !

M. Guy Hermier. Echelonnez la dépense, monsieur le ministre !

M. Jean-Louis Idiart. Profitez de l'augmentation du prix de l'essence !

M. Georges Sarre. N'augmentez pas pour autant encore ce prix !

Mais j'en reviens à mon propos. D'abord, sur quelle valeur moyenne du prix de cession s'est-on fondé pour parvenir à ce chiffre de 5,5 milliards ? Je souhaiterais avoir une réponse précise, monsieur le ministre. S'agit-il du prix officiel ou du prix officieux qui varie, nous dit-on, du simple ou double ?

Ensuite, puisque l'indemnisation serait effective au moment du départ du professionnel, le coût des remboursements ne porterait pas sur une seule année budgétaire. Comme le disait M. Hermier, il pourrait être échelonné.

Enfin, le principe républicain et la mission de service public ainsi mis en cause, à mon sens, méritent quelque effort financier. Si le Gouvernement n'entend pas en assumer la charge, du moins qu'il ne mette pas fin au double régime existant ! En effet, ces 48 p. 100 d'autorisations incessibles permettent aujourd'hui à des salariés qui, sinon, n'y arriveraient jamais, d'accéder au statut d'artisan. Monsieur le ministre, vous avez précisé dans votre intervention que le Gouvernement avait voulu aider les artisans. Faites donc en sorte que leur nombre s'accroissent !

Pour toutes ces raisons, j'ai déposé l'amendement n° 14 tendant à supprimer l'article 3 du présent projet. Monsieur le ministre, sur ces quelques questions précises, je souhaiterais entendre l'avis autorisé du Gouvernement.

M. le président. La parole est à M. Guy Hermier.

M. Guy Hermier. Monsieur le ministre, le groupe communiste est opposé au dispositif gouvernemental préconisé par l'article 3 qui prévoit que les autorisations de stationnement soient cédées à titre onéreux. En effet, et comme l'a démontré Jean-Claude Gayssot dans son intervention générale, cela reviendrait à encourager la spéculation sur l'accès à la profession, à faire payer le droit au travail, et à sélectionner les chauffeurs de taxi en fonction de leurs moyens financiers et non de leurs compétences professionnelles. Nous avons donc déposé un amendement de suppression de l'article 3.

Nous considérons que, dans la mesure où une bonne partie de ces autorisations est délivrée gratuitement par les autorités compétentes en fonction des besoins du marché, cette gratuité devrait être étendue à toutes les autorisations. La charge induite serait parfaitement supportable par les finances publiques, compte tenu du fait que l'opération serait étalée dans le temps. Nous avions déposé un amendement dans ce sens. Malheureusement, au titre de l'article 40, il n'a pu être retenu.

J'ajouterai, monsieur le ministre – et j'aimerais un engagement de votre part sur ce point – une remarque concernant la situation spécifique qui existe dans la ville de Marseille.

En 1963 furent créées, à Marseille, 354 autorisations dites « C », pour les rapatriés d'Algérie. Elles furent attribuées gratuitement en fonction de certains critères. Comme le rappelle la réglementation municipale, ces autorisations sont incessibles et intransmissibles. À l'heure actuelle, il en subsiste encore trente-deux.

En 1963, fut créée une nouvelle catégorie d'autorisations dites « F ». Ces autorisations, attribuées en fonction des numéros « C » qui étaient déposés en mairie, ont été alors réparties gratuitement à des salariés de la profession au titre de la promotion sociale pour des personnes ayant exercé un certain nombre d'années – quinze dans un premier temps, puis dix. Cette catégorie est donc appelée à disparaître puisque, comme le précise la réglementation municipale, les autorisations de cette catégorie sont personnelles, incessibles et intransmissibles. À ce jour, il existe encore soixante-quinze de ces autorisations à Marseille.

Ces deux catégories se sont ajoutées à la catégorie dite « B » créée avant le décret du 2 mars 1973 et qui constitue le véritable parc de taxis de Marseille, limité, je tiens à le préciser, à un *numerus clausus* de 1 054 numéros.

Il serait préjudiciable que, sous couvert de l'article 3 du projet de loi, les deux premières catégories rejoignent, dans leur définition, la troisième, et ce au moins pour deux raisons.

La première est d'ordre économique et suscite une vive inquiétude de la part de la profession à Marseille. En effet compte tenu du contexte, l'application de l'article 3 inverserait la tendance à la diminution des autorisations à laquelle toute la profession est attachée et aggraverait la situation économique des taxis, puisque le parc de taxis augmenterait durablement alors que la population diminue à Marseille.

M. le ministre délégué aux relations avec le Sénat, chargé des rapatriés. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le député ?

M. Guy Hermier. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. le ministre, avec l'autorisation de M. Hermier.

M. le ministre délégué aux relations avec le Sénat, chargé des rapatriés. Je n'ai pas très bien saisi quelle était la troisième catégorie.

M. Guy Hermier. La troisième catégorie regroupe l'ensemble des autorisations données avant le décret du 2 mars 1973. Elle est limitée à 1 054 numéros. C'est l'essentiel du parc des taxis marseillais.

M. le ministre délégué aux relations avec le Sénat, chargé des rapatriés. J'ai compris, merci. Je n'avais pas bien entendu.

M. le président. Poursuivez, monsieur Hermier.

M. Guy Hermier. La seconde raison a un caractère moral. En effet, si les dispositions prévues à l'article 3 étaient appliquées, les autorisations distribuées initialement gratuitement au titre de la solidarité deviendraient cessibles au même titre que les autorisations dites « B » acquises à titre onéreux et au détriment de toutes celles – les « C » et les « F » – qui ont été déposées depuis lors, puisqu'elles n'étaient pas cessibles.

Je vous demande donc, monsieur le ministre, de répondre favorablement à la demande de la quasi-totalité des artisans taxis marseillais – seuls huit d'entre eux se sont démarqués – et de prendre l'engagement que l'article 3 du projet de loi, s'il était adopté, ne concernerait pas les autorisations spécifiquement marseillaises appelées « C » et « F ». Cela pourrait fort bien figurer dans les décrets d'application.

M. le président. Je suis saisi de deux amendements identiques n°s 14 et 15.

L'amendement n° 14 est présenté par M. Sarre ; l'amendement n° 15 est présenté par M. Hermier, M. Gayssot et les membres du groupe communiste.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Supprimer l'article 3. »

La parole est à M. Georges Sarre, pour soutenir l'amendement n° 14.

M. Georges Sarre. Je l'ai défendu, monsieur le président.

M. le président. La parole est à M. Guy Hermier, pour soutenir l'amendement n° 15.

M. Guy Hermier. Je considère également qu'il est défendu, monsieur le président.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Georges Mothron, rapporteur. La commission a adopté l'article 3 dans la rédaction du Sénat. Nous ne pouvons donc que repousser ces deux amendements.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre délégué aux relations avec le Sénat, chargé des rapatriés. Le Gouvernement est défavorable aux deux amendements de suppression, mais je tiens à répondre aux questions posées par M. Sarre et par M. Hermier.

Monsieur Sarre, vos propos sont tout à fait républicains. Je sais que ce mot vous plaît, comme à moi, mais pensez-vous qu'il soit moral que des cessions interviennent à des prix qui varient fortement d'une localité à une autre ? Puisque vous avez souhaité connaître le prix moyen, je vous indique que cela peut aller de 100 000 francs à Carcassonne à 1 million de francs à Cannes ! Voyez que les disparités sont énormes. J'ai évoqué le chiffre de 1 milliard, car une enquête de l'inspection générale a montré que le prix moyen était d'environ 200 000 francs. Pour la seule ville de Paris, que vous connaissez, avec une valeur moyenne de la plaque de 280 000 francs, l'indemnisation s'élèverait à 3,6 milliards. Pour atteindre les 5 milliards dont j'ai parlé, il faut ajouter 1,4 milliard de francs pour indemniser les plaques de province. Ce chiffre n'est pas inventé ; il résulte d'une estimation raisonnable.

Quitte à heurter votre esprit républicain, monsieur le député, je vous indique que le Gouvernement prend une garantie. Jusqu'à présent tout le monde a assisté impuissant à ces ventes, car ni vous ni nous n'avons jamais voulu intervenir. Personne ne s'en est jamais pris à ces ventes, alors que tout le monde, jusqu'au premier citoyen venu – *a fortiori* donc les élus et les pouvoirs publics – sait que les plaques se cèdent à des prix conformes aux indications que je viens de vous donner.

L'autorisation de la cession au bout de quinze ans sera une mesure d'équité car elle concernera essentiellement les artisans et non pas les entreprises. Ainsi que je l'ai indiqué à M. Gayssot, en effet, plus de 93 p. 100 des plaques qu'elles possèdent sont cessibles. Elles ne perdront pas non plus le bénéfice des autres puisqu'elles continuent à les utiliser.

En revanche l'artisan, dont la plaque n'est pas cessible, n'en tire aucun bénéfice. Nous ne participons donc en rien à un enrichissement des entreprises. Au contraire l'équité commande que l'on fixe ce délai de quinze ans afin d'éviter tout trafic, toute spéculation, reconnaissant ainsi un travail dont nous admettons tous qu'il est difficile et très dur.

Ministre des rapatriés, monsieur Hermier, j'ai apprécié le geste de la municipalité de Marseille qui a cédé environ trois cents autorisations à des rapatriés. Trente-deux ans après leur exode, nul ne conteste que ces femmes et ces hommes avaient beaucoup perdu et que ce geste de solidarité était tout à fait motivé et normal ; vous l'admettez vous-même.

Or vous voudriez qu'au moment où tout le monde va pouvoir bénéficier de la cessibilité, seuls seraient exclus les rapatriés qui sont pourtant des citoyens français et qui ont été spoliés. En quelque sorte, nous les pénaliserions une deuxième fois après le drame qu'ils ont vécu. On ne saurait donc faire d'exception : il faut accorder la cessibilité à tout le monde, même quand la cession initiale a été motivée par un louable désir de solidarité.

M. Guy Hermier. Il ne sont plus que trente-deux, monsieur le ministre. Les autres ne sont plus des rapatriés !

M. le ministre délégué aux relations avec le Sénat, chargé des rapatriés. Monsieur le député, pourquoi voulez-vous pénaliser ces trente-deux personnes ? Je ne comprends pas.

M. Guy Hermier. Vous allez augmenter le parc de taxis marseillais alors que tous les professionnels souhaitent le limiter !

M. le ministre délégué aux relations avec le Sénat, chargé des rapatriés. Très franchement, monsieur le député, je ne pense pas que la situation soit aggravée trente-deux autorisations !

M. Guy Hermier. Trente deux plus soixante-quinze, cela fait plus de cent, c'est-à-dire un dixième du parc marseillais !

M. le président. Monsieur Hermier !

M. Guy Hermier. Discutez avec les organisations syndicales !

M. le président. Monsieur Hermier, vous n'avez pas la parole !

M. le ministre délégué aux relations avec le Sénat, chargé des rapatriés. Monsieur Hermier, je vous en prie, ne pénalisons pas, une fois de plus, ces Français qui l'ont déjà suffisamment été.

Pour toutes ces raisons, je demande à l'Assemblée nationale de rejeter ces deux amendements. (*Applaudissements sur les bancs du groupe du Rassemblement pour la République et du groupe de l'Union pour la démocratie française et du Centre.*)

M. le président. Je mets aux voix par un seul vote les amendements n° 14 et 15.

(*Ces amendements ne sont pas adoptés.*)

M. le président. M. de Robien et M. Madalle ont présenté un amendement, n° 1, ainsi rédigé :

« Dans la première phrase du deuxième alinéa de l'article 3, supprimer les mots : "effective et continue". »

La parole est à M. Alain Madalle.

M. Alain Madalle. Les termes « effective et continue » me semblent très imprécis pour les artisans qui seraient victimes de maladie ou d'empêchement professionnel, ce qui interromprait les cinq ou quinze années exigées de façon continue et effective. Cela entraînerait d'inévitables distorsions entre ceux qui ont obtenu leur délivrance en 1990, dont l'exploitation, après cinq années, sera partielle, et ceux qui, *a contrario*, débiteront de façon discontinue, sans jamais obtenir la faculté de présenter un successeur.

Cela va même à l'encontre de la liberté inhérente à la profession de l'artisan qui organise son travail comme il le souhaite et selon ses besoins.

Pour pallier les inconvénients que va engendrer ce texte, un décret pourrait prévoir que la faculté de présenter un successeur serait subordonnée à la condition d'avoir exploité, ce qui serait prouvé par le paiement des charges afférentes au statut d'artisan.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Georges Mothron, rapporteur. La commission a rejeté cet amendement.

La notion d'exploitation effective et continue de l'autorisation est nécessaire pour empêcher tout comportement spéculatif de son détenteur. De plus, la suppression irait à l'encontre du fait qu'une autorisation insuffisamment utilisée peut être retirée par l'autorité qui l'a délivrée.

Les décrets d'application de ce texte devraient toutefois tenir compte des cas où l'exploitant serait empêché d'exercer, notamment en cas de maladie.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre délégué aux relations avec le Sénat, chargé des rapatriés. Je comprends et je partage le souci des auteurs de l'amendement. Je précise cependant qu'un artisan peut, pendant sa maladie, louer son autorisation ou prendre un salarié. Un groupe de travail étudie actuellement les modalités qui pourraient s'appliquer en cas de maladie grave. Au cas où cela entraînerait le décès, le successeur bénéficierait de la cessibilité.

Le texte tend à éviter tous les abus, tous les trafics, toutes les fraudes. Il n'est cependant pas possible, monsieur le député, de prévoir tous les cas.

Sous le bénéfice de ces explications, je souhaite, si cela vous était possible, que vous retiriez cet amendement.

M. le président. La parole est à M. Alain Madalle.

M. Alain Madalle. Compte tenu des explications que vient de donner M. le ministre, je retire cet amendement.

M. le président. L'amendement n° 1 est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 3.

(L'article 3 est adopté.)

Article 4

M. le président. « Art. 4. – En cas de cessation d'activité totale ou partielle, de fusion avec une entreprise analogue ou de scission, et nonobstant les dispositions de l'article 3 de la présente loi, les entreprises de taxis exploitant plusieurs autorisations, dont le ou les représentants légaux ne conduisent pas eux-mêmes un véhicule, sont admises à présenter à titre onéreux un ou plusieurs successeurs à l'autorité administrative compétente.

« Sous réserve des dispositions de la loi n° 85-98 du 25 janvier 1985 relative au redressement et à la liquidation judiciaires des entreprises, la même faculté est reconnue, 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.

« En cas de décès du titulaire d'une autorisation de stationnement, ses ayants droit bénéficient de la faculté de présentation pendant un délai d'un an à compter du décès. »

M. Gayssot et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 8, ainsi rédigé :

« Supprimer l'article 4. »

La parole est à M. Jean-Claude Gayssot.

M. Jean-Claude Gayssot. Il s'agit d'un amendement de coordination avec notre proposition de suppression de l'article 3.

M. le président. Il n'a donc plus d'objet.

M. Idiart et les membres du groupe socialiste ont présenté un amendement, n° 12, ainsi rédigé :

« Dans le premier alinéa de l'article 4, après le mot : "taxis", insérer les mots : "employant des chauffeurs salariés",. »

La parole est à M. Jean-Louis Idiart.

M. Jean-Louis Idiart. Nous souhaitons favoriser les sociétés qui emploient des salariés par rapport à celles qui n'emploient que des locataires.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Georges Mothron, rapporteur. La commission a voté contre.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre délégué aux relations avec le Sénat, chargé des rapatriés. Le Gouvernement est défavorable à cet amendement car son adoption remettrait en cause l'un des points essentiels de la loi qui vise à unifier le système de cessibilité pour tous les taxis. Je rappelle d'ailleurs à M. Idiart qu'il a reçu l'accord de toutes les organisations professionnelles, qu'elles soient artisanales ou patronales.

M. Jean-Claude Gayssot. Et les salariés ?

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 12.
(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. M. Madalle et M. de Robien ont présenté un amendement, n° 2, ainsi rédigé :

« Compléter le dernier alinéa de l'article 4 par les mots : ", non compris le temps éventuel de formation du repreneur". »

La parole est à M. Alain Madalle.

M. Alain Madalle. En cas de décès de l'exploitant, ses ayants droit peuvent trouver un repreneur qui ne soit pas titulaire du certificat de capacité professionnelle mentionné à l'article 2.

L'obtention de ce certificat nécessite une formation dont les modalités prennent un certain temps. C'est ce délai qu'il est nécessaire de prendre en compte, en sus de l'année accordée aux ayants droit pour trouver un repreneur.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Georges Mothron, rapporteur. La commission a rejeté cet amendement, considérant que la période d'un an laissée en latence était suffisante.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre délégué aux relations avec le Sénat, chargé des rapatriés. Comme M. le rapporteur, le Gouvernement estime que cette période d'un an est suffisante pour qu'une personne obtienne son certificat de capacité professionnelle, étant entendu que la durée des formations est, en moyenne, d'un trimestre.

M. Alain Madalle. Je retire l'amendement.

M. le président. L'amendement n° 2 est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 4.

(L'article 4 est adopté.)

Article 4 bis

M. le président. « Art. 4 bis. – Les transactions visées aux articles 3 et 4 de la présente loi sont répertoriées, avec mention de leur montant, dans un registre tenu par l'autorité administrative qui a délivré l'autorisation de stationnement concernée.

« A cette occasion, le nouveau titulaire devra remettre à cette autorité les documents justificatifs de l'exploitation effective et continue, par son prédécesseur, de l'autorisation ainsi transmise.

« Ces transactions doivent être déclarées ou enregistrées dans le délai d'un mois à compter de la date de leur conclusion à la recette des impôts compétente. »

M. Gayssot et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 16, ainsi libellé :

« Rédiger ainsi l'article 4 *bis* :

« Le prix de vente d'une autorisation administrative de stationnement est calculé sur le chiffre d'affaires de ses trois dernières années d'activités. Une commission paritaire est chargée d'examiner la demande de vente, accompagnée de toutes les pièces nécessaires à l'acte. Cette même commission reçoit les demandes d'achat, en fonction de leur ordre d'inscription ; elle vérifie si l'acheteur répond aux exigences légales pour exercer la profession.

« La cession de l'autorisation administrative de stationnement doit s'effectuer dans la catégorie à laquelle elle appartient.

« Ces transactions doivent être déclarées ou enregistrées dans le délai d'un mois à compter de la date de leur conclusion à la recette des impôts compétente. »

La parole est à M. Jean-Claude Gayssot.

M. Jean-Claude Gayssot. Nous voulons éviter que le déséquilibre entre l'offre, limitée, et la demande, qui peut être beaucoup plus importante, n'entraîne une hausse excessive du prix de vente de l'autorisation.

L'accès à l'achat en fonction de l'ordre d'inscription interdirait la pratique des dessous-de-table, que permet la possibilité de présenter un successeur. Le décloisonnement des catégories, accompagné de la cessibilité onéreuse de toutes les autorisations peut favoriser la constitution de groupes, de monopoles, ce qui serait catastrophique pour l'ensemble de la profession.

Afin d'éviter les risques de monopolisation et de spéculation, il est donc nécessaire que l'autorisation qui fait l'objet d'une transaction reste dans sa catégorie d'origine.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Georges Mothron, rapporteur. L'amendement n'a pas été examiné par la commission.

Je relève néanmoins que, jusqu'à présent, personne n'a jamais parlé de « prix de vente d'une autorisation administrative ». Cette rédaction est curieuse.

A titre personnel, je suis défavorable à l'amendement n° 16.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre délégué aux relations avec le Sénat chargé des rapatriés. Cet amendement est du domaine réglementaire, monsieur le député. Le Gouvernement y est donc défavorable.

M. Jean-Claude Gayssot. Et sur le principe ?

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 16. (*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 4 *bis*.

(*L'article 4 bis est adopté.*)

Article 5

M. le président. « Art. 5. – La délivrance de nouvelles autorisations par les autorités administratives compétentes n'ouvre pas droit à indemnité au profit des titulaires d'autorisations précédemment délivrées.

« Les nouvelles autorisations sont délivrées en fonction de listes d'attente rendues publiques. »

M. Gayssot et les membres du groupe communiste ont présenté un amendement, n° 9 rectifié, ainsi rédigé :

« Dans le premier alinéa de l'article 5, après les mots : "autorités administratives compétentes", insérer les mots : "est décidée en fonction de la stricte augmentation des besoins locaux et après consultation et avis favorable des organisations syndicales et professionnelles représentatives. Elle". »

La parole est à M. Jean-Claude Gayssot.

M. Jean-Claude Gayssot. Les raisons de cet amendement sont évidentes. La délivrance de nouvelles autorisations, dans un contexte économique marqué par une baisse d'activité, que tout le monde reconnaît, peut avoir de graves incidences sur les rémunérations et les conditions de travail des chauffeurs de taxi, et, par voie de conséquence, sur la qualité des services rendus. Il est tout à fait logique que les principaux intéressés aient droit à la parole. Il faut donc que les organisations syndicales et professionnelles soient consultées et donnent leur avis sur cette question.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. Georges Mothron, rapporteur. La commission a repoussé cet amendement.

Il appartient en effet à l'autorité administrative de juger s'il est nécessaire de délivrer de nouvelles autorisations. Or, en instaurant l'obligation d'un avis favorable des organisations représentatives, on les doterait d'un véritable pouvoir réglementaire sur une base corporatiste, inadmissible en droit.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre délégué aux relations avec le Sénat, chargé des rapatriés. Même avis que la commission.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 9 rectifié.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 5.

(*L'article 5 est adopté.*)

Articles 6 et 7

M. le président. « Art. 6. – Les dispositions de la présente loi ne font pas obstacle à l'exercice par les autorités administratives compétentes des pouvoirs qu'elles détiennent, dans l'intérêt de la sécurité et de la commodité de la circulation sur les voies publiques, en matière d'autorisation de stationnement. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 6.

(*L'article 6 est adopté.*)

« Art. 7. – Les modalités d'application de la présente loi sont fixées par décret en Conseil d'Etat. » – (*Adopté.*)

Vote sur l'ensemble

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.
(*L'ensemble du projet de loi est adopté.*)

2

DÉPÔT DE PROJETS DE LOI

M. le président. J'ai reçu, le 11 janvier 1995, de M. le Premier ministre, un projet de loi autorisant l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République islamique du Pakistan en vue d'éviter les doubles impositions et de prévenir l'évasion et la fraude fiscales en matière d'impôts sur le revenu (ensemble un protocole).

Ce projet de loi, n° 1895, est renvoyé à la commission des affaires étrangères sous réserve de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

J'ai reçu, le 11 janvier 1995, de M. le Premier ministre, un projet de loi autorisant l'approbation de l'avenant (ensemble un échange de lettres) à l'accord du 25 juillet 1977 entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République de Malte tendant à éviter les doubles impositions et à prévenir l'évasion fiscale en matière d'impôts sur le revenu.

Ce projet de loi, n° 1896, est renvoyé à la commission des affaires étrangères sous réserve de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

3

DÉPÔT D'UN RAPPORT

M. le président. J'ai reçu, le 11 janvier 1995, de M. Jean-Marie Demange, un rapport, n° 1894, fait au nom de la commission des affaires étrangères sur les projets de loi, adoptés par le Sénat :

- autorisant la ratification de la convention relative à l'adhésion du Royaume d'Espagne et de la République portugaise à la convention sur la loi applicable aux obligations contractuelles ouverte à la signature, à Rome, le 19 juin 1980, signée à Funchal le 18 mai 1992 (n° 1794) ;

- autorisant la ratification du premier protocole du 19 décembre 1988 concernant l'interprétation par la Cour de justice des Communautés européennes de la Convention de Rome du 19 juin 1980 sur la loi applicable aux obligations contractuelles et celle du deuxième protocole du 19 décembre 1988 attribuant à la Cour de justice des Communautés européennes certaines compétences en matière d'interprétation de la convention de Rome du 19 juin 1980 (n° 1795).

4

DÉPÔT D'UN RAPPORT D'INFORMATION

M. le président. J'ai reçu, le 11 janvier 1995, de M. Robert Pandraud, un rapport d'information, n° 1893, déposé par la Délégation de l'Assemblée nationale pour

l'Union européenne sur les propositions d'actes communautaires soumises par le Gouvernement à l'Assemblée nationale du 20 au 31 décembre 1994 (n°s E 346 à E 354).

5

ORDRE DU JOUR

M. le président. Lundi 16 janvier 1995, à quinze heures, première séance publique :

Discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, n° 1795, autorisant la ratification du premier protocole du 19 décembre 1988 concernant l'interprétation par la Cour de justice des Communautés européennes de la convention de Rome du 19 juin 1980 sur la loi applicable aux obligations contractuelles et celle du deuxième protocole du 19 décembre 1988 attribuant à la Cour de justice des Communautés européennes certaines compétences en matière d'interprétation de la convention de Rome du 19 juin 1980 ;

M. Jean-Marie Demange, rapporteur au nom de la commission des affaires étrangères (rapport n° 1894).

(Procédure d'adoption simplifiée.)

Discussion du projet de loi, adopté par le Sénat, n° 1794, autorisant la ratification de la convention relative à l'adhésion du Royaume d'Espagne et de la République portugaise à la convention sur la loi applicable aux obligations contractuelles ouverte à la signature, à Rome, le 19 juin 1980, signée à Funchal le 18 mai 1992.

M. Jean-Marie Demange, rapporteur au nom de la commission des affaires étrangères (rapport n° 1894).

(Procédure d'adoption simplifiée.)

Discussion du projet de loi, n° 1888 rectifié, relatif aux services d'incendie et de secours.

A vingt et une heures trente, deuxième séance publique :

Suite de l'ordre du jour de la première séance.

La séance est levée.

(*La séance est levée à dix-sept heures trente-cinq.*)

*Le Directeur du service du compte rendu intégral
de l'Assemblée nationale,
JEAN PINCHOT*