

N°48

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1994-1995

Annexe au procès verbal de la séance du 2 novembre 1994

RAPPORT

F A I I

*au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1) sur
le projet de loi relatif à l'accès à l'activité de conducteur et à la
profession d'exploitant de taxi.*

Par M. Louis MOINARD,

Senateur

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean-François-Poncet, président ; Philippe François, Henri Revol, Robert Laucournet, Jean Huchon, vice-présidents, William Chery, Francisque Collomb, Jean-Paul Emin, François Gerbaud, Louis Minetti, secrétaire ; Henri Bangou, Janine Bardou, Bernard Barraux, Jacques Bellanger, Georges Berchet, Roger Besse, Jean Besson, Marcel Bony, Didier Boroira, Jean Boyer, Jacques Braconnier, Robert Calmejane, Louis de Catuelan, Raymond Cayrel, Gérard Cesar, Roland Courteau, Marcel Daunay, Desiré Debavecière, Jean Delanœu, Jean-Pierre Demerliat, Rodolphe Desire, Michel Doublet, Pierre Dumas, Mme Josette Durrieu, MM. Bernard Dussaut, Jean Faure, André Fosset, Aubert Garcia, Charles Giness, Jean Grandon, Georges Guilloit, Mme Anne Heinis, MM. Remi Herment, Bernard Hugo, Roger Husson, Pierre Jacour, Gérard Larcher, Jean-François Le Grand, Charles-Edmond Lenglet, Félix Levzour, Maurice Lombard, Michel Manet, René Marques, François Mathieu, Serge Mathieu, Jacques de Menou, Louis Mercier, Louis Moinard, Paul Moreau, Joseph Ostermann, Albert Pen, Jean Pepin, Daniel Percheron, Jean Peyrafitte, Alain Pluchet, Jean Pourchet, André Pourny, Henri de Raincourt, Paul Raoult, Jean-Marie Rausch, Roger Rigaudière, Jean-Jacques Robert, Jacques Rocca-Serra, Jean Roger, Josselin de Rohan, Raymond Soucayet, Michel Souplet, Fernand Tardy.

Voir le numéro :

Sénat - 561 (1993-1994)

Professions libérales et travailleurs indépendants.

SOMMAIRE

INTRODUCTION	5
EXPOSÉ GÉNÉRAL	7
I. LA PROFESSION DE CONDUCTEUR ET/OU D'EXPLOITANT DE TAXI : DES STATUTS DIVERSIFIÉS	7
A. QU'EST-CE QU'UN TAXI ?	7
1 <i>La définition du taxi</i>	7
2 <i>Les autres modes de transports routiers particuliers de personnes</i>	8
B. DES STATUTS TRÈS DIVERS	9
1 <i>La population concernée</i>	9
2 <i>Le métier de taxi</i>	11
II. L'EXPLOITATION DU TAXI : UNE ACTIVITÉ RÉGLEMENTÉE ET CONTINGENTÉE	11
A. LE RÉGIME D'AUTORISATION	11
1 <i>Le régime général</i>	11
2 <i>Les régimes particuliers</i>	12
B. LES CONDITIONS D'ACCÈS ET D'EXERCICE DE LA PROFESSION DE TAXI	13
III. LE PROBLÈME DE LA TRANSMISSIBILITÉ DE L'AUTORISATION : UN CADRE JURIDIQUE COMPLEXE	14
A. UN RÉGIME JURIDIQUE QUI A FLUCTUÉ AU COURS DU TEMPS	14
1 <i>Avant 1973 : le principe de la cessibilité</i>	14
2 <i>Le décret du 2 mai 1973 : le principe de l'incessibilité et l'instauration d'un régime transitoire</i>	14
B. L'HÉTÉROGÉNÉITÉ ET LA COMPLEXITÉ DES RÉGIMES DE CESSIBILITÉ	15
1 <i>Le constat</i>	15
2 <i>Les effets pervers du système</i>	16

IV. LES OBJECTIFS DU PROJET DE LOI.....	17
A. UNE EXIGENCE DE PROFESSIONNALISME SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE	17
B. LA GÉNÉRALISATION DE LA FACULTÉ DE PRÉSENTER UN SUCCESEUR À TITRE ONÉREUX ET L'UNIFICATION DES RÉGIMES EN VIGUEUR.....	17
V. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION : MIEUX GARANTIR LA MORALISATION DE LA PROFESSION.....	18
EXAMEN DES ARTICLES.....	21
<i>Article premier : Définition du taxi</i>	21
<i>Article 2 : Conditions d'accès à l'activité de conducteur de taxi</i>	22
<i>Article 3 : Conditions du droit de présentation à titre onéreux d'un successeur à l'autorité administrative</i>	23
<i>Article 4: Dispositions particulières</i>	26
<i>Article additionnel après l'article 4 : Inscription des transactions sur un registre</i>	27
<i>Article 5 : Conséquences de la délivrance de nouvelles autorisations</i>	28
<i>Article 6 : Pouvoirs des autorités administratives</i>	28
<i>Article 7 : Décret en Conseil d'Etat</i>	29
CONCLUSION.....	29
TABLEAU COMPARATIF.....	31
ANNEXE : Directive n° 92/51 CEE du Conseil du 18 juin 1992	37

Mesdames, Messieurs,

L'exploitation d'un taxi est une activité commerciale. Elle n'en constitue pas moins une profession réglementée et contingentée, soumise à un régime juridique particulier que caractérisent, notamment, les pouvoirs de contrôle reconnus aux autorités de police administrative.

Nombre de sénateurs sont maires et, à ce titre, connaissent bien les professionnels de ce secteur, qui sollicitent de leur part la délivrance d'autorisations administratives de stationnement ou leur présentent des successeurs, à titre gratuit ou onéreux selon les cas.

Ils reçoivent également les doléances des conducteurs de taxi qui s'interrogent sur l'évolution de leur profession et sur la dégradation de leur image de marque auprès du public.

Dans ce contexte, des tables rondes du taxi ont été organisées depuis 1990 et le Gouvernement a mené une réflexion sur ce secteur des métiers, en concertation avec les professionnels concernés. Cette réflexion a inspiré le présent projet de loi, qui a pour objectif de moderniser cette profession, d'harmoniser les conditions de son accès et de son exercice et de la moraliser.

Dans ce but, le projet de loi comporte deux axes principaux. Le premier concerne la qualification professionnelle des conducteurs de taxi : le second généralise le régime de cessibilité des autorisations de stationnement.

Votre commission vous demandera d'adopter le présent projet de loi, sous réserve de l'adoption d'amendements de précision et d'un article additionnel tendant à mieux garantir la nécessaire moralisation de la profession.

EXPOSÉ GÉNÉRAL

I. LA PROFESSION DE CONDUCTEUR ET/OU D'EXPLOITANT DE TAXI : DES STATUTS DIVERSIFIÉS

A. QU'EST-CE QU'UN TAXI ?

Le droit positif français se caractérise par la multiplicité des modes de transports particuliers des personnes par la voie routière, chaque catégorie se voyant appliquer des règles spécifiques. 1. La définition du taxi

Le taxi est un véhicule automobile mis avec un chauffeur à la disposition du public pour effectuer, à la demande de celui-ci et à titre onéreux, le transport particulier des personnes et de leurs bagages. Entrant dans la catégorie des voitures de place, les taxis bénéficient, en vertu de l'article 2 du décret n° 73-225 du 2 mars 1973 relatif à l'exploitation des taxis et des voitures de remise, de **l'autorisation de stationner sur la voie publique**, dans l'attente de la clientèle.

Cet article précise, en outre, que l'appellation « taxi » leur est réservée et qu'ils doivent être pourvus d'un certain nombre de signes distinctifs : compteur horo-kilométrique, dispositif extérieur, lumineux la nuit, portant la mention « taxi » et indication, visible de l'extérieur, de la commune de rattachement et du numéro de l'autorisation de stationnement.

En région parisienne, les taxis sont répartis en trois catégories :

- catégorie A : artisans propriétaires d'un seul taxi ;
- catégorie B : loueurs titulaires de 6 à 200 autorisations ;
- catégorie C : sociétés titulaires de plus de 200 autorisations.

Il faut distinguer le taxi des autres modes de transport routier de personnes.

2. Les autres modes de transports routiers particuliers de personnes

• Les services occasionnels de transport

Un décret du 16 août 1985, pris en application de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, dite loi « LOTI », a créé deux nouvelles catégories de transports particuliers, également soumises à autorisation :

- les circuits à la place : il s'agit de services également soumis à autorisation, dont chaque place est vendue séparément et qui ramènent les clients à leur point de départ ;

- les services collectifs : qui mettent un véhicule à la disposition exclusive d'un groupe ou de plusieurs groupes d'au moins dix personnes constitué préalablement à la prise en charge.

• Les voitures de remise

Si elles présentent des caractéristiques communes avec les taxis, les voitures de remise s'en distinguent cependant sur deux points essentiels :

- elles ne peuvent pas stationner sur la voie publique dans l'attente de la clientèle, mais doivent faire l'objet d'une location préalable au siège de l'entreprise ;

- elles ne peuvent pas comporter les signes distinctifs du taxi.

En outre, elles ne peuvent pas être louées à la place.

On distingue :

- les voitures de **grande remise**, qui sont des véhicules de luxe mais à destination avec un chauffeur, selon des conditions définies de gré à gré entre les parties.

- les voitures de **petite remise**, correspondant aux modèles courants de voitures particulières, qui sont principalement proposées dans des zones rurales et sont souvent exercées à titre d'activité accessoire à une profession principale.

• Enfin, on a vu se développer, ces dernières années, surtout en zone rurale, des **véhicules sanitaires légers (VSL)** pour le transport des malades. Ceux-ci comportent des équipements spécifiques et ne peuvent donc être considérés comme des concurrents potentiels du taxi.

En réalité, la concurrence est essentiellement le fait des voitures de petite remise.

L'activité de taxi étant ainsi définie, il faut souligner qu'elle est exercée par des professionnels dont les statuts peuvent être très divers.

B. DES STATUTS TRÈS DIVERS

I. La population concernée

A cet égard, **il convient de distinguer les titulaires d'autorisations (artisans ou sociétés recourant aux services de chauffeurs) et les non-titulaires d'autorisations (salariés ou locataires).**

En 1993, on dénombrait en France **42.263 autorisations de stationnement, dont 78,3 % détenues par des artisans et 21,7 % par des sociétés de taxi.**

On comptait, au total, 31.395 artisans et 2.087 sociétés.

La situation à Paris étant assez spécifique dans ce secteur, il est intéressant de relever que la capitale compte à elle seule 14.900 autorisations

(soit 35 % du total), avec une présence plus forte des sociétés (546 sociétés détenant près de 4 % des autorisations)

L'activité est donc à dominante artisanale. On note cependant une augmentation des petites et moyennes sociétés, alors que le nombre de grands loueurs est en diminution. Il existe cependant à Paris quelques sociétés de taille importante, détenant parfois plusieurs centaines d'autorisations.

Les sociétés emploient des **salariés** et/ou des **locataires**.

Outre une part fixe (de 42,30 francs par jour, à l'heure actuelle), les salariés parisiens reçoivent 30 % de la recette journalière inscrite au compteur, ceci en vertu d'un arrêté du préfet de police de Paris.

Le statut de **locataire** n'existe pratiquement qu'en région parisienne.

La pratique de la location fut légalisée en 1973 par la préfecture de Paris et elle est effectivement entrée en vigueur en 1976.

Elle a tendance à se développer et on compte, aujourd'hui, **plus de 6.500 locataires à Paris**.

Leur situation n'apparaît guère enviable, dans la mesure où ils ont un statut hybride, à mi-chemin entre le salarié et le travailleur indépendant.

Ils sont soumis à un lien de subordination fort à l'égard du loueur qui met à leur disposition un véhicule équipé et assuré moyennant le paiement d'un loyer de l'ordre de 11.000 francs par mois.

En revanche, le locataire doit prendre en charge l'ensemble de ses assurances sociales, le montant de ses cotisations étant calculé sur une base forfaitaire égale à 70 % du plafond de la sécurité sociale, à savoir près de 5.200 francs par mois.

Il est donc généralement contraint de supporter de lourds horaires de travail pour retirer de son activité un revenu à peine supérieur au SMIC.

Bien que le projet de loi n'ait pas vocation à traiter ce problème, votre rapporteur tient à insister sur la nécessité de clarifier et d'humaniser le statut des locataires. Il serait souhaitable que les pouvoirs publics et les professionnels travaillent dans cette direction.

Ceci apparaît d'autant plus important que les problèmes que posent ce statut affectent les conditions d'exercice du métier de taxi.

2. Le métier de taxi

Quelque soit leur statut, les conducteurs de taxi effectuent le même métier

Il s'agit bien souvent pour eux d'une **reconversion**, rarement d'un premier emploi.

Les professionnels sont unanimes pour constater une **détérioration des conditions d'exercice de l'activité de taxi** depuis vingt ans.

Cette situation affecte les revenus des chauffeurs, leurs conditions de travail, ainsi que les conditions de rentabilisation des entreprises.

Cette détérioration incite au dépassement d'horaires, nuit à la motivation à l'entrée dans la profession et encourage une rotation rapide des chauffeurs dans les grandes villes. Au total, le service rendu à la clientèle tend à se dégrader et les conducteurs de taxi souffrent d'une détérioration de leur image de marque.

Le présent projet de loi 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.

II. L'EXPLOITATION DU TAXI : UNE ACTIVITÉ RÉGLEMENTÉE ET CONTINGENTÉE

A LE RÉGIME D'AUTORISATION

1. Le régime général

L'activité de taxi constitue une profession réglementée.

La réglementation en vigueur est fondée essentiellement sur le **décret n° 73-225 du 2 mars 1973** relatif à l'exploitation des taxis et des voitures de remise et s'inscrit dans le cadre des **pouvoirs de police général du maire et du préfet**.

C'est le maire, titulaire du pouvoir de police de la circulation dans sa commune, qui peut fixer le nombre de taxis admis à être exploités dans sa commune (numerus clausus) qui délivre l'autorisation de stationnement et délimite les zones de prise en charge.

En vertu de l'article L.131-13 du code des communes et des articles 3 et 4 du décret de 1973 susmentionné, le préfet agit par voie de substitution dans l'hypothèse d'une carence municipale ou en cas de disposition touchant plusieurs communes.

L'article 4 du décret soumet ces décisions à l'**avis d'une commission communale** (pour les communes de plus de 20.000 habitants) **ou départementale**, composée de représentants de l'administration, des organisations professionnelles localement représentatives et des usagers.

2. Les régimes particuliers

- **La loi du 13 mars 1937** portant organisation de l'industrie du taxi prévoit cependant un régime dérogatoire lorsqu'un accord intervient entre les syndicats de loueurs de taxis et les syndicats de conducteurs sur le nombre de voitures mises en circulation, la réglementation de la durée du travail, etc.

Le préfet peut étendre un tel accord à l'ensemble de la profession. Il faut préciser que cette situation est rare.

- **A Paris**, une réglementation spécifique subsiste qui donne la compétence exclusive au préfet de police sur le fondement des textes propres à l'exercice des pouvoirs de police générale et spéciale dans la capitale.

- Enfin, l'article 6 du décret du 22 mars 1942 modifié portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des voies ferrées d'intérêt général et d'intérêt local et l'article L.213-2 du code de l'aviation civile prévoient la compétence exclusive du préfet en matière de taxis dans les **gares** et les **aérodromes**.

B. LES CONDITIONS D'ACCÈS ET D'EXERCICE DE LA PROFESSION DE TAXI

- **L'autorisation de stationnement** délivrée par l'autorité de police habilite son titulaire à stationner aux emplacements déterminés sur le domaine public, en vue d'attendre la clientèle.

Elle peut, par conséquent, être retirée pour tout motif tiré de l'ordre public ou de la protection du domaine public.

Le titulaire de l'autorisation verse, en contrepartie, une redevance dont le montant -le plus souvent symbolique- est fixé par le conseil municipal.

La profession fait l'objet d'un **numerus clausus** fixé par l'autorité administrative. La densité moyenne des taxis exploités en France est de 7 pour 10.000 habitants.

A Paris, aucune autorisation n'a été délivrée entre 1967 et 1990, date à partir de laquelle 200 autorisations ont été délivrées chaque année pendant trois ans, et réparties entre les trois catégories de taxis, en fonction de leur importance respective.

- Le conducteur de taxi ne peut fixer librement son prix.

En vertu du décret du 6 avril 1987 réglementant les **tarifs des courses** de taxi, le ministre de l'économie fixe chaque année l'augmentation du prix de la course en fonction de l'évolution d'un certain nombre de paramètres. Dans ce cadre, le préfet détermine le prix maxima des courses dans le département.

- A l'heure actuelle, aucun texte de portée nationale ne fixe les conditions d'accès à la profession de chauffeur de taxi. Ces conditions sont déterminées par arrêtés préfectoraux ou municipaux. A Paris ainsi que dans 40 départements, le chauffeur doit être titulaire d'un **certificat de capacité** à la conduite des taxis. Aucun diplôme de ce type n'est exigée dans les autres départements.

III. LE PROBLÈME DE LA TRANSMISSIBILITÉ DE L'AUTORISATION : UN CADRE JURIDIQUE COMPLEXE

L'activité de taxi est une activité commerciale, mais qui est fondée -comme on l'a vu- sur une autorisation administrative. Cette double nature explique la complexité du problème de la transmissibilité de l'entreprise.

Par essence, l'autorisation administrative est incessible. Elle constitue cependant un apport nécessaire d'une activité professionnelle de caractère privé, dont l'intéressé peut légitimement espérer tirer profit en la cédant à un tiers.

Ce problème de la cessibilité a fait l'objet d'une réglementation complexe qu'il apparaît nécessaire de réviser.

A. UN RÉGIME JURIDIQUE QUI A FLUCTUÉ AU COURS DU TEMPS

1. Avant 1973 : le principe de la cessibilité

Avant 1973, la jurisprudence admettait le principe de la cessibilité des autorisations de stationner.

2. Le décret du 2 mars 1973 : le principe de l'incessibilité et l'instauration d'un régime transitoire

Le décret n° 73-225 du 2 mars 1973 relatif à l'exploitation des taxis et des voitures de remise a posé le principe de l'incessibilité des autorisations. Il a toutefois maintenu la faculté de présenter un successeur à titre onéreux pour les titulaires d'autorisations qui pouvaient y prétendre -en vertu d'une réglementation locale- à la date de publication du décret, ainsi que pour leurs successeurs.

L'article 8 du décret soumet cependant cette cession à l'une des **conditions** suivantes :

- avoir exercé la profession, à titre de salarié ou à titre indépendant pendant au moins dix ans, la faculté de présenter un successeur, cette durée est cependant fixée à cinq ans à Paris, en vertu d'une ordonnance de 1967 ;

- avoir atteint l'âge minimum requis pour prétendre à une pension de retraite prévue par la législation de sécurité sociale applicable à la profession;

- être dans l'obligation d'abandonner définitivement la profession pour cause de maladie ou d'invalidité dûment constatée par un médecin assermenté de l'administration.

La faculté de présenter un successeur est également ouverte, en cas de décès du titulaire de l'autorisation, à ses ayants droit pendant l'année qui suit le décès.

S'agissant des entreprises de taxis qui emploient des conducteurs salariés, la faculté de présenter un successeur peut être exercée en cas de cessation, partielle ou totale, d'activité ou de fusion avec une entreprise de même nature. Elle est également ouverte à l'administrateur judiciaire lorsque l'entreprise fait l'objet d'une procédure collective.

B. L'HÉTÉROGÉNÉITÉ ET LA COMPLEXITÉ DES RÉGIMES DE CESSIBILITÉ

I. Le constat

Au lieu de simplifier le **régime** juridique de la cessibilité, puisqu'il existait autant de réglementations que d'arrêtés municipaux, le décret de 1973 l'a, en réalité, rendu **encore plus complexe et hétérogène**.

En vertu de la réglementation en vigueur, il existe, en effet, deux catégories d'autorisations « incessibles » :

- celles qui ont été instituées postérieurement à date de publication du décret au Journal officiel, soit le 3 mars 1973 ;

- celles qui ont été accordées antérieurement à cette date sur le fondement d'une réglementation locale interdisant la cession à titre onéreux.

En outre, la catégorie des autorisations « cessibles » s'est perpétuée, puisque la faculté de présenter un successeur à l'autorité administrative est reconnue tant au titulaire de l'autorisation à la date de publication du décret, qu'à ses successeurs.

Dès lors, ce régime n'avait plus de transitoire que le nom.

2. Les effets pervers du système

Deux filières parallèles se sont ainsi pérennisées :

- celle des professionnels ayant acquis, en quelque sorte, leur licence à titre onéreux ;

- celle des bénéficiaires d'une autorisation délivrée à titre gratuit. Il peut alors s'agir soit d'une autorisation nouvelle, soit d'une autorisation gratuite que son titulaire aura restituée à l'autorisation administrative car mettant fin à son exploitation.

Le décret de 1973 a donc aggravé le caractère anarchique du marché des taxis.

Cette situation a favorisé le développement d'un marché occulte.

Il ressort des nombreux témoignages recueillis par votre rapporteur que :

- les cessions font, très souvent, l'objet de paiements occultes. Ainsi, à Paris, des cessions font l'objet d'une déclaration pour un montant de 170.000 à 200.000 francs, alors que le prix réel du marché est d'environ 420.000 francs ;

- le transfert de licences « incessibles » est également, bien souvent, l'objet d'une dissimulation. Il n'est pas rare, en effet, que le titulaire d'une autorisation « incessible » propose un successeur au maire de sa commune et « négocie », en quelque sorte, cette intermédiation.

Outre qu'elle est choquante au plan moral et qu'elle entraîne un manque à gagner pour les finances publiques, cette absence de transparence des transmissions d'autorisations pèse sur la conception malthusienne du marché par la profession. Arriver à limiter les autorisations nouvelles et gratuites permet, en effet, d'exercer une pression à la hausse du prix des licences.

Par ailleurs, **cette situation entrave l'accès à la profession.** Celui qui veut acquérir une autorisation ne peut, en effet, recourir à un financement bancaire que pour la partie déclarée du prix. Pour réunir la somme complémentaire, il se voit incité à dissimuler une partie de ses revenus.

Cette situation s'applique d'ailleurs également au cas des locataires ou salariés souhaitant accéder au statut d'artisan, en acquérant une autorisation.

L'ensemble des professionnels interrogés reconnaissent cet état de fait et prônent une **nécessaire moralisation de la profession**.

Conscients de cette situation, les pouvoirs publics ont mené une réflexion qui a donné lieu à la rédaction de plusieurs rapports internes à l'administration, au cours des dernières années.

Le présent projet de loi, soumis à l'examen de la Haute Assemblée, est le fruit de ces réflexions, ainsi que d'une consultation des professionnels concernés.

IV. LES OBJECTIFS DU PROJET DE LOI

Le présent projet de loi commence par définir ce qu'est un taxi.

Il réaffirme, par ailleurs, les pouvoirs du maire et du préfet en matière de police générale de la circulation.

Mais, ses deux apports principaux concernent, d'une part, la **qualification professionnelle des conducteurs de taxi** et, d'autre part, le **régime de la cessibilité des autorisations de stationnement**.

A UNE EXIGENCE DE PROFESSIONNALISME SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE

Le projet de loi propose la création d'un **certificat de capacité professionnelle**. En généralisant ainsi cette exigence de formation, il tend à harmoniser, au plan national, les conditions de délivrance des autorisations des taxis de stationner sur la voie publique.

En outre, le projet de loi propose de transposer **une directive communautaire** du 18 juin 1992 relative à la reconnaissance des formations professionnelles.

B LA GÉNÉRALISATION DE LA FACULTÉ DE PRÉSENTER UN SUCCESSIONNAIRE À TITRE ONÉREUX ET L'UNIFICATION DES RÉGIMES EN VIGUEUR

Dans le but de **moraliser la profession** en supprimant pour l'avenir le double régime instauré par le décret du 2 mars 1973, le projet de loi propose de **généraliser la faculté de présenter un successeur à titre onéreux**. A cet effet, il prévoit d'autoriser les titulaires d'autorisations « incessibles » à

présenter un tel successeur à l'administration après une exploitation effective de quinze ans.

En outre, en vue d'unifier les régimes auxquels sont soumises les autorisations dites « cessibles », le projet de loi propose de fixer à cinq ans la durée d'exploitation effective requise pour pouvoir présenter un successeur pour ces autorisations.

Il aligne donc cette durée sur celle qui était fixée pour Paris, alors que, hors de la capitale, la durée requise était de dix ans.

V. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION : MIEUX GARANTIR LA MORALISATION DE LA PROFESSION

• S'agissant des conditions d'accès à la profession

Votre commission est favorable à l'extension de l'exigence d'un certificat de capacité professionnelle à l'ensemble du territoire.

Ceci va dans le sens souhaité d'une harmonisation des statuts des professionnels concernés.

En outre, cette exigence permettra de valoriser la qualification et la compétence des conducteurs de taxis, donc d'améliorer leur image de marque auprès du public. De plus, cette obligation de formation, souhaitée par la profession, devrait permettre d'améliorer le service rendu à la clientèle.

• S'agissant du régime des transferts d'autorisations de stationner, deux possibilités s'offraient au Gouvernement :

- soit généraliser le régime de l'incessibilité, mais il aurait alors fallu indemniser les propriétaires de taxis. Si l'on considère qu'une cession s'élève en moyenne à 200.000 francs, le coût d'une telle opération se serait élevé à 5,5 milliards de francs environ ;

- soit étendre, au contraire, le régime de la cessibilité et conférer au titulaire, sous certaines conditions d'exploitation effective de l'autorisation, le droit de présenter à titre onéreux un successeur à l'autorité administrative.

C'est cette dernière option qui a été retenue par le Gouvernement dans le présent projet de loi.

Elle a pour **triple mérite** :

- de simplifier et d'harmoniser les conditions d'accès à la profession d'exploitant de taxi;

- de contribuer à la moralisation de la profession ;

- d'améliorer les conditions de départ à la retraite des artisans du taxi, en leur permettant de se constituer un patrimoine et de céder le fonds de commerce qu'ils auront ainsi constitué.

Votre commission soutient ce choix. Elle estime cependant que le projet de loi devrait affirmer plus clairement la volonté du législateur de moraliser la profession et mieux garantir la transparence du marché des taxis

C'est pourquoi, elle vous propose d'adopter un article additionnel après l'article 4, tendant à rendre obligatoire l'inscription des transactions et de leur montant dans un registre tenu par l'autorité administrative et à fixer à un mois le délai pour la déclaration et l'enregistrement de ces transactions.

EXAMEN DES ARTICLES

Article premier

Définition du taxi

L'article premier définit l'appellation de taxi. Il complète et précise les dispositions de l'article premier du décret n° 73-225 du 2 mars 1973 relatif à l'exploitation des taxis et des voitures de remise.

Certains critères du taxi s'appliquent au véhicule concerné, d'autres à son propriétaire ou exploitant.

Le véhicule automobile doit comprendre au maximum neuf places, y compris celle du chauffeur -ce qui le distingue des services collectifs proposés dans des véhicules de plus de dix places- et être muni d'équipements spéciaux. Un décret devrait reprendre les signes distinctifs mentionnés à l'article 2 du décret de 1973 sus-mentionné, à savoir le compteur horo-kilométrique, le dispositif extérieur, lumineux la nuit, portant la mention « taxi » et l'indication de la ou des communes d'attachement, ainsi que le numéro d'autorisation de stationnement.

Le propriétaire ou l'exploitant de ce véhicule doit être titulaire d'une autorisation de stationnement sur la voie publique en attente de la clientèle.

Comme on l'a vu précédemment, cette autorisation est délivrée par l'autorité administrative, maire ou préfet selon les cas.

Elle est accordée de façon à permettre à son titulaire d'effectuer à la demande de sa clientèle et à titre onéreux le transport particulier des personnes et de leurs bagages.

Il est nécessaire d'introduire, à ce titre, la notion d'exploitant, qui peut ne pas être propriétaire du véhicule, dans la mesure où l'on vise ainsi le cas du crédi-bail.

Votre commission vous demande d'adopter cet article sans modification.

Article 2

Conditions d'accès à l'activité de conducteur de taxi

L'article 2 fixe les conditions d'accès à l'activité de conducteur de taxi, que seuls peuvent exercer :

- les titulaires d'un certificat de capacité professionnelle ; on généralise ainsi une obligation de formation qui n'existe, à l'heure actuelle, qu'à Paris et dans 40 départements, en vertu d'arrêtés municipaux ou préfectoraux ;

- aux ressortissants des Etats membres de l'Union européenne, sous certaines conditions.

S'agissant des ressortissants français, les professionnels ont exprimé leur souhait que la formation, l'organisation et le contrôle des épreuves ne soient pas confiés à la seule profession. Il semble, en effet, que dans le passé de telles pratiques aient pu donner lieu à des abus.

Il paraît tout à fait souhaitable que la puissance publique intervienne dans ce domaine.

D'après les informations que votre rapporteur a pu recueillir, un décret précisera que ce certificat n'est requis que pour les nouveaux accédants à la profession. Il définira, par ailleurs, le contenu de la formation, la composition du jury (qui sera présidé par le préfet), les modalités d'organisation de l'examen, etc.

Ce dernier devrait comporter deux parties :

- une première partie théorique, nationale, qui testera les connaissances en matière de gestion, langues étrangères, code de la route, secourisme... ;

- une habilitation topographique, propre à chaque département.

Ce dispositif permettra une plus grande souplesse dans la recherche d'un emploi par le titulaire d'un certificat, puisqu'il lui permettra de changer de département, tout en continuant à se prévaloir de la première partie de l'examen.

L'article 2 du présent projet de loi a, par ailleurs, pour ambition de **transposer en droit interne, dans le cas des taxis, les articles 6 et 7 de la directive 92/51/CEE du Conseil du 18 juin 1992 relative à un deuxième système général de reconnaissance des formations professionnelles**, qui complète la directive 89/48/CEE.

L'article 6 de cette directive prévoit que lorsque dans un Etat membre l'accès à une profession réglementée ou son exercice est subordonné à la possession d'un certificat, l'autorité compétente ne peut refuser l'accès à cette profession ou son exercice dans les mêmes conditions que les nationaux, à un ressortissant d'un autre Etat membre s'il possède un certificat équivalent ou s'il peut faire état de l'exercice de cette profession -dans un Etat membre où l'accès à cette dernière n'est pas réglementée- pendant une durée minimale, variable selon les titres de formations qu'il détient.

L'article 7 de la directive précise que l'Etat membre peut cependant exiger également du demandeur qu'il accomplisse un stage d'adaptation ou se soumette à une épreuve d'aptitude.

C'est ce que prévoit l'article 2 du projet de loi, que votre commission vous propose **d'adopter sans modification**.

Article 3

Conditions du droit de présentation, à titre onéreux, d'un successeur à l'autorité administrative

L'article 3 tend à unifier le régime de cessibilité des autorisations de stationnement en **généralisant la faculté pour un titulaire d'autorisation de présenter, à titre onéreux, un successeur à l'autorité administrative qui la lui a délivrée**.

Cette faculté est 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.

La durée est fixée à cinq ans, à compter de cette date, pour les autorisations ayant fait l'objet d'un transfert à titre onéreux.

Cette durée est, d'ores et déjà, celle applicable à Paris, alors qu'elle est de dix ans sur le reste du territoire national. Une telle harmonisation est souhaitable.

La durée requise est fixée à **quinze ans pour les autorisations délivrées gratuitement** :

- soit, parce qu'en vertu des textes antérieurs (notamment du décret du 2 mars 1973), leurs titulaires ne disposaient pas de la faculté de présenter un successeur à titre onéreux ;

- soit, pour les titulaires d'autorisations nouvelles délivrées postérieurement à la date de publication du présent projet de loi.

Fixer une durée d'exploitation effective permet d'éviter que les autorisations ne soient recherchées dans un but purement spéculatif. Il s'agit, avant tout, d'un outil de travail.

Il semble tout à fait justifié de prévoir un délai sensiblement différent selon que l'autorisation a été obtenue à titre gratuit ou à titre onéreux. En outre, le délai de quinze ans pour les autorisations délivrées gratuitement permet d'éviter un enrichissement sans cause.

En réalité, ce n'est pas l'autorisation qui est cessible -puisque une autorisation administrative ne peut, par définition, pas être cédée- mais le **fonds de commerce**, la cession étant cependant subordonnée à la délivrance au cessionnaire par l'autorité administrative de l'autorisation dont le cédant était auparavant le titulaire.

Ceci explique la terminologie retenue. On ne peut parler juridiquement de « cession de l'autorisation », mais de « faculté de présenter à titre onéreux un successeur à l'autorité » administrative.

Cette faculté constitue le support de la cession du fonds de commerce mais ne constitue pas elle-même un des éléments du fonds. Ce dernier peut être composé du véhicule, de ses équipements (compteur horodateur, radiotéléphone...) et, surtout, de la clientèle.

Cet article permet ainsi d'opérer une distinction plus claire entre l'autorisation de stationner et le fonds de commerce, tout en rapprochant la profession de taxi des autres activités commerciales. On reconnaît ainsi, en effet, que l'exercice de cette activité permet la **constitution progressive d'une clientèle, donc d'une valeur patrimoniale**, qu'il apparaît légitime de transmettre.

Ceci répond également à un **objectif social**, en permettant au cessionnaire de compléter sa retraite éventuelle.

Le dispositif présente certes un inconvénient, lié à la diminution inéluctable du nombre d'autorisations dites « incessibles ». En effet, à l'heure actuelle, de nombreux locataires -dont le statut a été décrit précédemment- et un certain nombre de salariés s'inscrivent sur une liste d'attente dans l'espoir d'obtenir une autorisation et, à terme, de devenir artisan. On dénombre ainsi aujourd'hui plus de 19 000 personnes inscrites sur la liste d'attente tenue par la préfecture de police de Paris. Le délai moyen pour obtenir une autorisation à titre gratuit est de 7 à 8 ans.

Avec le dispositif proposé, seules les nouvelles autorisations accordées et celles dont les titulaires ne souhaiteront pas attendre le délai d'exploitation de cinq ou quinze ans prévu pourront être attribuées à titre gratuit.

Un bref examen de la situation montre **cependant que cet inconvénient est limité.** En effet, c'est à Paris que le problème pourrait se poser, puisque la capitale concentre la grande majorité des locataires. Or, à Paris, seulement 12 % des autorisations sont « incessibles » et pourraient donc devenir « cessibles » en application du dispositif proposé (soit 13.147 sur 14.900 au total)

Pour la région Ile-de-France, ce pourcentage atteint à peine 21 %.

La situation est différente en province, qui compte 48 % d'autorisations « incessibles », mais le problème des listes d'attente ne s'y pose pas dans les mêmes termes.

Le problème se situe, en réalité, au niveau de la gestion de la file d'attente et de la gestion globale du nombre d'autorisations.

En outre, la plus grande transparence du marché devrait permettre l'accès, dans de meilleures conditions, au statut d'artisan pour ceux qui le souhaitent.

Votre commission vous propose donc de retenir le dispositif proposé pour l'article 3, sous réserve de l'adoption **de deux amendements de précision et d'un amendement de clarification.** Il convient, en effet, de préciser le **caractère administratif de l'autorité** compétente et de spécifier qu'à la fin de l'article, on vise bien la faculté de présenter un successeur « **à titre onéreux** » et non la pratique consistant parfois à présenter un successeur pour une autorisation dite « incessible »

Il s'agit, par ailleurs, de clarifier cet article en précisant que **l'obligation d'exploiter pendant quinze ans ne s'impose qu'au titulaire initial** des autorisations visées et non à ses successeurs, qui seront soumis à l'exigence de droit commun d'une exploitation effective et continue de cinq ans.

L'objectif du projet de loi est de permettre ainsi, à terme, une harmonisation des conditions de cessibilité

Votre commission vous demande **d'adopter cet article ainsi modifié**

Article 4

Dispositions particulières

L'article 4 reprend, pour l'essentiel, les dispositions qui figurent au dernier alinéa de l'article 9 du décret n° 75-225 du 2 mars 1973 précité.

Il prévoit **trois cas particuliers pour lesquels l'article 3 ne s'applique pas** :

① En cas de cessation d'activité totale ou partielle d'une entreprise de taxis, de fusion avec une activité analogue ou de scission, cette entreprise est admise à présenter un ou plusieurs successeurs, sans condition de délai. Il faut rappeler ici que près de 90 % des autorisations parisiennes sont déjà « cessibles »

Votre commission vous propose d'adopter une **nouvelle rédaction du premier alinéa de l'article 4 faisant plus clairement apparaître que l'article 3 ne s'applique pas dans ces cas et supprimant la référence à l'emploi de chauffeurs salariés**. En effet, ceci excluerait les sociétés qui emploient des locataires, formule qui n'existait pas lorsque cette disposition a été introduite dans le décret de 1973. Il convient, en outre, de préciser que la présentation se fait à **titre onéreux**.

② La même faculté est reconnue, selon le cas, à l'entreprise débitrice ou à l'administrateur judiciaire, en cas de redressement judiciaire ou au mandataire liquidateur, en cas de liquidation judiciaires.

Votre commission vous propose de **préciser l'intitulé de la loi** du 25 janvier 1985 visée

③ Enfin, en cas de décès du titulaire d'une autorisation, ses ayants droit bénéficient de la faculté de présentation d'un successeur, pendant

un an à compter du décès. Ce délai semble suffisant pour permettre aux ayants droit de trouver un successeur disposant d'un certificat de capacité professionnelle.

Le cas de l'invalidité n'est pas prévu dans la mesure où, dans ce cas, le titulaire de l'autorisation peut louer son véhicule ou le faire conduire par un salarié.

Votre commission vous demande **d'adopter cet article ainsi modifié.**

Article additionnel après l'article 4

Inscription des transactions sur un registre

Ce projet de loi s'inscrivant dans **un souci de moralisation de la profession** d'exploitant de taxi, votre commission vous propose d'y insérer des dispositions de nature à **garantir la transparence du marché concerné**. Il importe, en effet, de mettre un terme aux pratiques occultes dénoncées par l'ensemble de la profession.

C'est l'objet du présent amendement qui tend à insérer un article additionnel après l'article 4.

Le premier alinéa de cet article précise que les **transactions** visées doivent être **répertoriées dans un registre tenu par l'autorité administrative** qui a délivré l'autorisation de stationnement. Le montant de la transaction doit figurer dans ce registre. Outre l'avantage de la transparence, cette disposition permettra à l'autorité administrative de mieux connaître la situation du marché. Cette formalité s'ajouterait donc à l'obligation existante d'enregistrement de la cession auprès des services fiscaux.

Le deuxième alinéa prévoit qu'à l'occasion de cette inscription, le nouveau titulaire devra remettre à l'autorité administrative les **documents justificatifs de l'exploitation effective et continue**, par son prédécesseur, de l'autorisation qui lui a ainsi été transmise.

Le troisième alinéa précise que ces transactions doivent être **déclarées et enregistrées dans le délai d'un mois à compter de la date de leur conclusion** à la recette des impôts compétente.

Cette disposition entraîne le paiement des droits dus, lors de l'enregistrement des transactions, sachant que ces dernières sont assujetties aux droits de mutation à titre onéreux des fonds de commerce.

Votre commission vous demande **d'adopter cet article additionnel.**

Article 5

Conséquences de la délivrance de nouvelles autorisations

L'article 5 précise que la délivrance de nouvelles autorisations n'ouvre pas droit à indemnité au profit des titulaires d'autorisations précédemment délivrées.

Il appartient, en effet, à l'autorité administrative de décider, après avis de la commission communale ou départementale, s'il y a lieu ou non d'accorder de nouvelles autorisations. En aucun cas, le fait de reconnaître une valeur patrimoniale au fonds de commerce du taxi ne donne au titulaire d'une autorisation un droit à indemnité, au motif que la délivrance de nouvelles autorisations risquerait de peser sur la valeur de son fonds de commerce.

Votre commission vous propose de **préciser que ce pouvoir d'octroyer des autorisations appartient aux autorités administratives compétentes.**

Elle vous demande **d'adopter cet article ainsi modifié.**

Article 6

Pouvoirs des autorités administratives

L'article 6 a pour objet de réaffirmer les pouvoirs de police générale de la circulation des maires et des préfets, tant pour ce qui concerne la délivrance des autorisations que leur retrait.

Le projet de loi procède ainsi à une distinction claire entre le caractère de police administrative de l'autorisation de stationnement et le caractère patrimonial du fonds de commerce de taxi.

Votre commission vous demande **d'adopter cet article sans modification.**

Article 7

Décret en Conseil d'Etat

L'article 7 prévoit que les modalités d'application du présent projet de loi sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Votre commission vous demande **d'adopter cet article sans modification.**

*

* * *

Sous le bénéfice des observations formulées et sous réserve des amendements qu'elle vous présente, votre Commission des Affaires économiques et du Plan vous demande d'adopter le présent projet de loi.

TABLEAU COMPARATIF

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la commission
<p style="text-align: center;">Décret n° 73-225 du 2 mars 1973 relatif à l'exploitation des taxis et des voitures de remise</p> <p>Art. 1er - Les taxis et voitures de remise sont des véhicules automobiles qui sont mis avec un chauffeur à la disposition du public pour effectuer, à la demande de celui-ci et à titre onéreux, le transport particulier des personnes et de leurs bagages.</p> <p>Art. 2 - Les taxis bénéficient d'une autorisation de stationnement sur la voie publique dans l'attente de la clientèle.</p> <p>L'appellation « taxi » leur est exclusivement réservée; ils sont obligatoirement pourvus des signes distinctifs suivants :</p> <p>1° Un compteur horo-kilométrique</p> <p>2° Un dispositif extérieur, lumineux la nuit, portant la mention « taxi » ;</p> <p>3° L'indication, visible de l'extérieur, de la commune ou de l'ensemble des communes d'attachement, ainsi que du numéro d'autorisation de stationnement.</p>	<p style="text-align: center;">Projet de loi relatif à l'accès à l'activité de conducteur et à la profession d'exploitant de taxi</p> <p style="text-align: center;">Article premier</p> <p>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.</p> <p style="text-align: center;">Art. 2</p> <p>Peuvent seuls exercer l'activité de conducteur de taxi :</p> <p>1° les titulaires d'un certificat de capacité professionnelle délivré par le préfet ;</p>	<p style="text-align: center;">Projet de loi relatif à l'accès à l'activité de conducteur et à la profession d'exploitant de taxi</p> <p style="text-align: center;">Article premier</p> <p>Sans modification</p> <p style="text-align: center;">Art. 2</p> <p>Sans modification</p>

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

2° après stage d'adaptation ou épreuve d'aptitude les ressortissants des Etats membres de l'Union européenne 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 detiennent

art. 3

Le titulaire d'une autorisation de stationnement a la faculté de présenter à titre onéreux un successeur à l'autorité qui a délivré celle-ci.

Art. 3

Le titulaire ...

... l'autorité administrative qui a délivré celle-ci.

Art. 7. - La faculté de présenter un successeur est maintenue dans les conditions prévues aux articles suivants pour les titulaires d'autorisations qui pouvaient y prétendre à la date de publication du présent décret ainsi qu'à leurs successeurs.

Art. 8.- Les titulaires d'autorisation qui conduisent eux-mêmes leurs véhicules sont admis à présenter un successeur lorsqu'ils satisfont à l'une des conditions suivantes

1° Avoir exercé, à titre de salarié ou à titre indépendant, la profession pendant au moins dix ans ;

2° Avoir atteint l'âge minimum requis pour prétendre à une pension de retraite prévue par la législation de sécurité sociale applicable à la profession ;

3° Etre dans l'obligation d'abandonner définitivement la profession pour cause de maladie ou d'invalidité dûment constatée par un médecin assermenté de l'administration.

En cas de décès du titulaire, ses ayants droit bénéficient de la faculté de présentation pendant un délai d'un an à

Textes en vigueur	Texte du projet de loi	Propositions de la Commission
compter du décès	<p>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 :</p> <ul style="list-style-type: none">- pour les titulaires d'autorisations nouvelles délivrées postérieurement à la 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 un successeur.	<p>Alinéa sans modification</p> <p>Alinéa sans modification</p> <p>- pour les titulaires ...</p> <p>... présenter à titre onéreux un successeur.</p> <p><i>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.</i></p>
<p>Art. 9 - Les entreprises de taxis employant des chauffeurs salariés sont admises à présenter un ou plusieurs successeurs en cas de cessation d'activité totale ou partielle ou de fusion avec une entreprise analogue.</p>	<p>Art. 4</p> <p>Les entreprises de taxis employant des chauffeurs salariés sont admises à présenter un ou plusieurs successeurs en cas de cessation d'activité totale ou partielle, de fusion ou de scission avec une entreprise analogue.</p>	<p>Art. 4</p> <p>En cas de cessation d'activité totale ou partielle, de fusion avec une entreprise analogue ou de scission, et <i>nonobstant les dispositions de l'article 3 de la présente loi</i>, les entreprises de taxis sont admises à présenter à titre onéreux un ou plusieurs successeurs à l'autorité administrative compétente.</p>
<p>Sous réserve des dispositions de la loi n° 67-563 du 13 juillet 1967, la même faculté est reconnue, en cas de règlement judiciaire, à l'entreprise assistée du syndic ou, en cas de liquidation de biens, au syndic.</p>	<p>Sous réserve des dispositions de la loi n° 85-98 du 25 janvier 1985, 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</p>	<p>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 ...</p>

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

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.

Art. 5

La délivrance de nouvelles autorisations n'ouvre pas droit à indemnité au profit des titulaires d'autorisations précédemment délivrées.

Art. 6

Les dispositions de la présente loi ne font pas obstacle à l'exercice par les autorités administratives compétentes des pouvoirs qu'ils détiennent, dans l'intérêt de la sécurité et de la commodité de la circulation sur les voies publiques, en matière d'autorisation de stationnement

... liquidateur.

Alinea sans modification

Article additionnel après l'article 4

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 et enregistrées dans le délai d'un mois à compter de la date de leur conclusion à la recette des impôts compétente

Art. 5

La délivrance de nouvelles autorisations par les autorités administratives compétentes n'ouvre pas ...
... délivrées.

Art. 6

Sans modification

Textes en vigueur

Texte du projet de loi

Propositions de la Commission

Art 7

Les modalités d'application de la présente loi sont fixées par décret en Conseil d'Etat.

Art. 7

Sans modification

ANNEXE

DIRECTIVE 92/51/CEE DU CONSEIL

du 18 juin 1992

relative à un deuxième système général de reconnaissance des formations professionnelles, qui complète la directive 89/48/CEE

CHAPITRE V

Système de reconnaissance lorsque l'État membre d'accueil exige la possession d'un certificat

Article 6

Lorsque, dans l'État membre d'accueil, l'accès à une profession réglementée ou son exercice est subordonné à la possession d'un certificat, l'autorité compétente ne peut refuser à un ressortissant d'un État membre, pour défaut de qualification, d'accéder à cette profession ou de l'exercer dans les mêmes conditions que les nationaux:

a) si le demandeur possède le diplôme, tel que défini dans la présente directive ou tel que défini dans la directive 89/48/CEE, ou le certificat qui est prescrit par un autre État membre pour accéder à cette même profession sur son territoire ou l'y exercer, et qui a été obtenu dans un État membre

ou

b) si le demandeur a exercé à temps plein cette profession pendant deux ans, ou pendant une période équivalente à temps partiel au cours des dix années précédentes dans un autre État membre qui ne réglemente pas cette profession au sens de l'article 1^{er} point e) et de l'article 1^{er} point f) premier alinéa, en ayant un ou plusieurs titres de formation

— qui ont été délivrés par une autorité compétente dans un État membre désignée conformément aux dispositions législatives, réglementaires ou administratives dudit État,

— dont il résulte que le titulaire a suivi avec succès un cycle d'études postsecondaires, autre que celui visé au deuxième tiret de l'article 1^{er} point a) de la directive 89/48/CEE, d'une durée d'au moins un an ou d'une durée équivalente à temps partiel, dont l'une des conditions d'accès est, en règle générale, l'accomplissement du cycle d'études secondaires exigé pour accéder à l'enseignement universitaire ou supérieur, ainsi que l'éventuelle formation professionnelle intégrée à ce cycle d'études postsecondaires

ou

— dont il résulte que le titulaire, après avoir suivi un cycle d'études secondaires, a accompli:

soit, un cycle d'études ou de formation professionnelle autre que ceux visés au point a), dispensé dans un établissement d'enseignement ou dans une entreprise, ou, en alternance dans un établissement d'enseignement et dans une entreprise, et complété, le cas échéant, par le stage ou la pratique professionnelle intégré à ce cycle de formation,

soit le stage ou la période de pratique professionnelle intégré à ce cycle d'études secondaires

ou

— dont il résulte que le titulaire, après avoir suivi un cycle d'études secondaires de nature technique ou professionnelle, a accompli, le cas échéant:

soit un cycle d'études ou de formation professionnelle, tel que visé au troisième tiret,

soit le stage ou la période de pratique professionnelle intégré à ce cycle d'études secondaires de nature technique ou professionnelle et

— qui l'ont préparé à l'exercice de cette profession

Toutefois, les deux ans d'expérience professionnelle visés ci-dessus ne peuvent pas être exigés lorsque le ou les titres de formation détenus par le demandeur et visés au présent point sanctionnent une formation réglementée.

c) si le demandeur qui n'a ni diplôme, ni certificat, ni titre de formation au sens de l'article 3 premier alinéa point b) ou du point b) du présent article, a exercé à plein temps cette profession dans un autre État membre qui ne réglemente pas cette profession au sens de l'article 1^{er} point e) et de l'article 1^{er} point f) premier alinéa, pendant trois ans consécutivement, ou pendant une période équivalente à temps partiel, au cours des dix années précédentes

Est assimilé au titre de formation visé au premier alinea point b), tout titre de formation, ou tout ensemble de tels titres, qui a été délivré par une autorité compétente dans un État membre, dès lors qu'il sanctionne une formation acquise dans la Communauté et qu'il est reconnu comme équivalent par ledit État membre, à condition que cette reconnaissance ait été notifiée aux autres États membres et à la Commission.

Article 7

L'article 6 ne fait pas obstacle à ce que l'État membre d'accueil exige également du demandeur

- a) qu'il accomplisse un stage d'adaptation pendant deux ans au maximum ou se soumette à une épreuve d'aptitude lorsque la formation qu'il a reçue selon l'article 5 premier alinea points a) ou b) porte sur des matières théoriques et/ou pratiques substantiellement différentes de celles couvertes par le certificat requis dans l'État membre d'accueil, ou lorsqu'il y a des différences dans les champs d'activité caractérisés dans l'État membre d'accueil par une formation spécifique portant sur des matières théoriques et/ou pratiques substantiellement différentes de celles couvertes par le titre de formation du demandeur.

Si l'État membre d'accueil fait usage de cette possibilité, il doit laisser au demandeur le choix entre le stage d'adaptation et l'épreuve d'aptitude. Si l'État membre d'accueil, qui requiert un certificat, envisage d'instaurer des dérogations à la faculté de choix du demandeur, la procédure prévue à l'article 14 est applicable.

- b) qu'il accomplisse un stage d'adaptation pendant deux ans au maximum ou se soumette à une épreuve d'aptitude, lorsque, dans les cas visés à l'article 6 premier alinea point c), il n'a ni diplôme, ni certificat et ni titre de formation. L'État membre d'accueil peut se réserver le choix entre le stage d'adaptation et l'épreuve d'aptitude.