

12 février 2015

**PL POUR LA CROISSANCE, L'ACTIVITÉ
ET L'ÉGALITÉ DES CHANCES ÉCONOMIQUES**

RETOUR DE SÉANCE SUR LE TITRE I

Mobilité ; Commerce ; Professions
réglementées ; Urbanisme

*Projet de loi pour la croissance, l'activité
et l'égalité des chances*

12 février 2015

Titre I**RETOUR DE SÉANCE**

- 5 Synthèse des dispositions adoptées en 1^{ère} lecture à l'Assemblée nationale - de l'article 1 à après l'article 11 (transport...)

ARGUMENTAIRES

- 11 **Vademecum de l'ouverture des liaisons routières de transport de voyageurs en France**
15 **Autoroutes**
17 **Permis de conduire**

RETOUR DE SÉANCE

- 19 Synthèse des dispositions adoptées en 1^{ère} lecture à l'Assemblée nationale - articles 12 à 22 ter (professions réglementées)

ARGUMENTAIRES

- 29 **Répondre au lobbying des notaires**
31 **Tarifs réglementés**

RETOUR DE SÉANCE

- 33 **Volet logement** - article 23 à après l'article 25



RETOUR DE SÉANCE

PROJET DE LOI

Paris, le 06.02.2015
Julie DUMONT

pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques

Synthèse des dispositions adoptées en 1^{ère} lecture à l'Assemblée nationale de l'article 1 à après l'article 11

Chapitre 1 : mobilité

Article 1er

Il étend les compétences de l'actuelle ARAF (Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires) qui devient l'ARAFER (Autorité de Régulation des activités Ferroviaires et Routières).

Le travail parlementaire a permis de renforcer les pouvoirs de sanction et de recueil de données de l'ARAFER.

Après l'article 1er

- | Installation d'éthylotest anti démarrage sur tous les autocars (amendement écologiste) ;
- | Un décret viendra établir un échéancier de dates auxquelles les autocars devront répondre concernant les normes environnementales (amendement écologiste) ;
- | Développement de services d'information des usagers des transports en rendant disponibles les données nécessaires, y compris les données relatives à l'accessibilité des personnes handicapées (amendements écologistes, RRDP, sous amendement Tardy).

Article 2

Il concerne l'ouverture du transport par autocars. L'article prévoit les conditions dans lesquelles les AOT peuvent empêcher ou limiter l'ouverture d'une ligne de transport par autocar quand elle menace

l'équilibre d'une de ses lignes existantes et les conditions dans lesquelles l'ARAFER créé à l'article 1er arbitre sur ces interdictions ou décisions de limitation.

La procédure d'ouverture de ligne d'autocars a été précisée au cours de l'examen du projet de loi à l'Assemblée :

Il prévoit que les autorités publiques organisatrices de transport disposent de la faculté de demander une interdiction ou une limitation des projets de lignes privées d'autocars susceptibles de porter atteinte à l'équilibre financier de leurs lignes ferroviaires ou routières de service public.

Régions et Départements peuvent alors saisir l'ARAFER et solliciter son avis conforme pour interdire ou limiter les dessertes de la ligne privée. C'est l'Autorité de régulation qui décide. Mais cette disposition de « protection » des lignes de service public n'est pas réciproque : un autocariste ne peut pas faire un recours contre la concurrence déloyale d'une ligne de service public conventionnée par une AOT.

Par ailleurs, quelle que soit la décision de l'ARAFER vis-à-vis de la ligne privée incriminée, Régions et Départements conservent leur totale liberté de décision sur leurs propres services qu'ils soient ou non dédoublés par un service privé d'autocar.

À l'origine, le projet de loi proposait que les AOT puissent saisir l'ARAFER dans un cadre « infrarégional » uniquement, formule injuste en regard des tailles très disparates des nouvelles Régions, et particulièrement peu adaptée pour les lignes de trains

ou de cars conventionnées entre deux ou plusieurs Régions.

En outre, l'interdiction ou de limitation d'un projet de ligne de cars n'était possible qu'en cas « *d'atteinte substantielle à l'équilibre économique du contrat de service public* » auquel appartient la ligne de service public menacée.

Cette disposition revenait à n'envisager quasiment aucune restriction, tant il était improbable qu'une ligne privée de car bouscule significativement l'économie globale d'un contrat à l'échelle de toute une Région, entre un Conseil régional et la SNCF par exemple, *a fortiori* au sein des nouvelles grandes Régions.

Sur proposition du rapporteur, l'Assemblée nationale a voté un dispositif plus équilibré et robuste qui consiste à protéger toute ligne ou section de ligne de service public de moins de 100 km qui pourrait être menacée par une ligne de car privée. Ce « seuil kilométrique » glissant » permet de protéger des dessertes de service public, infra ou inter-régionales, voire frontalières, tout au long de la ligne privée d'autocar :

- L'ARAFER étudiera l'atteinte à l'équilibre économique de la ligne concurrencée par une ouverture de ligne d'autocar et non pas au regard de l'ensemble du contrat de service public. (amendement écologiste) ;
- Allongement du délai pendant lequel une Région peut saisir l'ARAFER sur une ouverture de ligne d'autocar (ce délai passe de 6 semaines à 2 mois) (amendement écologiste) ;
- Renforcement des pouvoirs de recueil de données de l'ARAFER (RRDP).

Après l'article 3

- Habilitation à prendre par ordonnances toutes les mesures du domaine de la loi nécessaires à la réalisation du CDG Express (amendement du Gouvernement) ;
- Habilitation à prendre par ordonnances toutes les mesures du domaine de la loi pour la constitution de la société de projet du canal Seine-

Nord-Europe (amendement du Gouvernement).

Article 4

Il concerne la refonte du cadre législatif applicable aux **gares routières**. Il habilite le Gouvernement à réformer l'ordonnance du 24 octobre 1945 relative aux gares routières de voyageurs et charge l'ARAFER d'assurer la régulation de l'accès à ces gares :

- L'ARAFER sera consultée sur les ordonnances qui déterminent ses nouvelles compétences et mission, notamment en matière de contrôle et d'accès aux gares routières, un autre amendement donne un pouvoir de sanction à l'ARAFER en cas de non-respect des règles d'accès aux gares routières ;
- Plusieurs amendements viennent compléter l'habilitation relative aux gares routières de manière à s'assurer que les nouvelles gares routières favorisent les transports doux et le développement de l'intermodalité ;
- L'ordonnance devra prévoir l'accessibilité des gares routières aux personnes handicapées (amendement écologiste) ;
- Un amendement précise que l'ARAFER définit les règles applicables au transport de vélos dans les autocars, ainsi qu'aux abords des gares routières ;
- Les gares routières seront intégrées aux schémas régionaux de l'intermodalité (amendement UDI).

Après l'article 4

Les tarifs de péages pourront être différenciés pour favoriser les véhicules propres et ceux utilisés régulièrement pour faire du covoiturage (amendement écologiste).

Article 5 : autoroutes

Il réforme le mode de gouvernance du secteur autoroutier concédé.

L'article 5 donne donc compétence à l'ARAFER pour contrôler les évolutions de tarifs des

péages ainsi qu'une compétence consultative sur les avenants au cahier des charges de concession ayant une incidence sur les tarifs de péages :

- | L'ARAFER sera consultée dans le cadre des révisions annuelles des tarifs de péages ;
- | Un rapport du Gouvernement sera remis au Parlement sur l'opportunité de pratiquer une tarification des péages autoroutiers proportionnelle au nombre de passagers présents dans le véhicule ;
- | Il est inscrit dans la loi le principe des commissions des marchés à créer au sein de chaque concessionnaire d'autoroutes en y associant l'ARAFER (amendement rapporteurs) ;
- | L'ARAFER peut rendre un avis consultatif sur les dispositions contractuelles existantes, ce qui, sans remettre en cause les dispositions déjà négociées, permettra d'avoir un meilleur suivi des contrats de concession existants (amendement UDI) ;
- | Le Parlement sera informé des projets de modification de convention ou de cahiers des charges, notamment lorsque cela a une incidence sur les tarifs de péage ou sur la durée des concessions (amendement UDI) ;
- | Élargissement du champ de recueil de données pour l'ARAFER, il ne se cantonne plus seulement aux marchés de travaux (amendement rapporteurs) ;
- | Encadrement des procédures de mise en concurrence par les sociétés concessionnaires des sous-concessions autoroutières : l'exploitation des stations-services et des commerces d'alimentation et de restauration sur le réseau autoroutier concédé. Ces sous concessions ne seront plus négociées de manière bilatérale mais soumises à la publicité et à la mise en concurrence. Le marché des sous concessions autoroutières était aujourd'hui très opaque (amendement rapporteurs) ;

- | Le taux de rentabilité des travaux demandés par l'État aux SCA ne peut excéder une évaluation objective du coût moyen pondéré du capital. Alors qu'actuellement, les contrats de plan prévoyant des travaux supplémentaires en contrepartie d'une hausse de tarif additionnelle sont systématiquement négociés en faveur des SCA (amendement rapporteurs) ;
- | Élargissement de la compétence d'avis de l'ARAFER à tout nouveau projet de délégation (amendement RRDP) ;
- | L'ARAFER pourra examiner, soit à son initiative, soit à celle du ministre en charge de la voirie routière ou du ministre de l'Économie, la mise en œuvre des dispositions contractuelles existantes, de manière à s'assurer de la correcte exécutions des obligations contenues dans les contrats, notamment en ce qui concerne la réalisation ou le calendrier d'exécution des investissements prévus (amendement RRDP).

Après l'article 5

- | Possibilité pour les autoroutes de plus de 3 voies, traversant ou menant vers une métropole, de réserver une voie à l'utilisation partagée des véhicules (autocars, covoiturage, taxis...) (amendement écologiste).

Article 6

- | Une clause de bonne fortune sera systématiquement intégrée dans les futurs contrats de concession autoroutière. C'est-à-dire que si les revenus du concessionnaire excèdent trop les prévisions initiales, cet excès pourra bénéficier soit aux usagers, soit à l'État, soit au financement de nouvelles infrastructures (amendement rapporteurs) ;
- | Amélioration de la transparence des contrats de concessions autoroutiers en prévoyant que soient rendus publics : les contrats, les avenants successifs, les contrats de plan quinquennaux, la version du contrat telle que modifiée par les avenants successifs (amendement rapporteurs).

Après l'article 8 septies

I Institution d'un nouveau comité d'apprentissage de la route (CAR) : il est destiné à examiner l'ensemble des dispositions permettant de garantir un accès universel aux épreuves du permis de conduire. Le CAR devra immédiatement se saisir de la question des zones tendues en examinant toutes les solutions permettant d'accentuer les effets de la réforme dans ces zones.

Article 9

Cet article agit concrètement sur les délais et les coûts du permis de conduire, élément souvent indispensable de l'insertion professionnelle.

Aussi, l'article 9 ouvre à des organismes agréés, présentant des garanties d'impartialité et de compétence, la possibilité d'assurer l'épreuve de l'examen théorique du permis de conduire.

L'ouverture à des organismes agréés de la possibilité d'assurer les épreuves pratiques du permis poids lourd est limitée aux épreuves pratiques des diplômes professionnels.

L'enjeu est donc, dans le contexte de la réforme engagée par le ministre de l'Intérieur en juin 2014, de libérer du temps aux inspecteurs du permis de conduire, temps qui sera principalement réaffecté sur le passage des épreuves pratiques du permis B.

I Rendre possible l'organisation de la préparation et de la passation de l'épreuve théorique du permis de conduire dans les locaux des lycées, en dehors du temps scolaire, pour les élèves qui le souhaitent (amendement de François Brottes) ;

I Un rapport étudie les possibilités de faire passer l'épreuve théorique du permis de conduire lors des Journées de Défense et de Citoyenneté (amendement de François Brottes) ;

I Permettre à tout candidat au permis B ayant achevé sa formation initiale de pouvoir recourir à la « conduite supervisée ». Il n'y aurait pour cela aucune condition de délai ou de distance minimale à réaliser. Cela permettra de réduire nettement les coûts du permis de conduire en n'obligeant plus les élèves ayant besoin de plus de temps pour se présenter à l'épreuve, de payer des heures supplémentaires de conduite qui leur sont souvent facturées très cher ;

I Affirmer que l'accès aux épreuves théoriques et pratiques du permis de conduire est un service universel. Un sous-amendement du Rapporteur général prévoit que les candidats-libres puissent également se présenter à l'examen du permis de conduire (amendement François Brottes/Gilles Savary) ;

I Promouvoir les différents modes de « conduite accompagnée » afin de réduire les coûts pour les candidats au permis de conduire en leur proposant différentes alternatives aux heures de conduite en auto-école :

✓ **L'apprentissage anticipé de la conduite** (AAC) à partir de 15 ans, avec des conditions de distance et de durée ;

✓ **L'apprentissage en conduite supervisée** à partir de 18 ans et à l'issue de la validation de la formation initiale par l'enseignant de conduite, un sous-amendement du groupe SRC prévoit qu'il n'y aura plus de nombre d'heures de conduite minimum pour valider cette formation initiale.

L'idée est de ne pas laisser croire aux élèves que l'on est nécessairement prêt au bout de 20 h (alors que la moyenne est plutôt autour de 35 h de conduite), mais également d'éviter que les auto-écoles « bradent » des forfaits de 20 h en compensant par d'autres frais injustifiés (notamment les heures supplémentaires) :

✓ **L'apprentissage en conduite encadrée** à destination des élèves de 16 ans et plus suivant une formation professionnelle en vue de l'obtention d'un diplôme de l'Éducation nationale.

✓ **L'apprentissage en « conduite libre »** sur des véhicules à double commande, possible à partir de 18 ans sous réserve que l'accompagnateur ait suivi une formation à l'utilisation de ce type de véhicule.

▮ Déployer des démarches qualité dans les auto-écoles, le cas échéant grâce à des incitations. Il impose également aux auto-écoles de répondre aux demandes d'informations et de renseignements qui leur sont demandés par le comité d'apprentissage de la route (CAR). (amendement rapporteurs) ;

▮ Les préfets pourront recourir à des agents habilités et dûment formés pour faire passer les épreuves du permis de conduire dans les départements dans lesquels le délai moyen de présentation d'un candidat à l'épreuve est supérieur à 45 jours (= zone tendue). Cet amendement majeur, largement soutenu par les députés SRC constitue une avancée forte dans l'objectif prioritaire du Président de la République de réduction très nette des délais de passage du permis de conduire ;

▮ Élargissement des épreuves pratiques du permis poids lourd concernées par l'externalisation et ce de manière à concentrer l'essentiel des moyens des examinateurs sur les épreuves pratiques du permis B pour en réduire les délais.

Le permis de conduire n'est donc pas privatisé, comme le proposait la droite (PPL Frontant), il reste bien dans le cadre du secteur public.

Article 9 bis

▮ Engagement d'une réforme profonde de la méthode nationale d'attribution des places à l'examen du permis de conduire. En effet, la méthode actuelle favorise les acteurs en place, il était donc nécessaire de rappeler l'égalité de traitement entre les candidats, quel que soit leur mode de formation (amendement rapporteurs).

Après l'article 9

▮ Interdiction pour les auto-écoles de facturer des frais excessifs pour la présentation à l'examen. Cela consiste en une interdiction de la facturation de frais de présentation à l'examen en limitant les frais d'accompagnement au montant d'une heure de conduite (amendement rapporteurs).

Avant l'article 10

▮ Précision que l'article L. 441-7 du code du commerce (qui prévoit qu'une convention écrite conclue entre le fournisseur et le distributeur ou le prestataire de service indique les obligations auxquelles se sont engagées les parties en vue de fixer les prix à l'issue de la négociation commerciale) ne s'applique qu'aux relations entre la grande distribution et ses fournisseurs (amendement Hammadi/amendement identique de l'UMP) ;

▮ Facilitation du changement d'enseigne par les magasins indépendants, en prévoyant que l'ensemble des contrats liant un commerçant avec un réseau ne puissent pas être conclus pour une durée supérieure à 9 ans (amendement François Brottes sous amendé par le Gouvernement).

Après l'article 10 ter

Introduction d'un mécanisme d'information préalable de l'Autorité de la Concurrence sur les accords intervenant dans le secteur du commerce de détail entre les opérateurs du secteur ayant pour objet de négocier de manière groupée l'achat et/ou le référencement de produits ou la vente de services aux fournisseurs.

Article 11

Il autorise l'Autorité de la Concurrence à enjoindre aux opérateurs en position dominante sur la zone de chalandise concernée, détenant une part de marché élevée, supérieure à 50 % dans le secteur du commerce de détail, et pratiquant des prix ou des marges élevées, de modifier les accords par lesquels s'est constituée la puissance de marché

ou de procéder à une cession d'actifs si cette cession est le seul moyen de garantir une concurrence effective. Ces décisions sont prises lorsque l'opérateur n'aura pas proposé des engagements de nature à répondre aux préoccupations de concurrence liées aux pratiques de marges et de prix identifiées par l'Autorité :

- | Extension des pouvoirs de l'Autorité de la Concurrence pour lutter contre les entraves foncières de certaines enseignes qui bloquent des terrains pour empêcher l'installation de leurs concurrents ;
- | Garantie aux entreprises visées par une injonction structurelle du droit de disposer d'une voie de recours juridictionnel : renvoi à la procédure « de droit commun » des pratiques anticoncurrentielles : appel devant la cour d'appel de Paris dans un délai d'un mois.

Après l'article 11

- | Les accords triennaux de dérogation aux délais de paiement pour certains secteurs spécifiques soient renouvelables ;
- | Possibilité d'obtenir un permis de construire modificatif valant autorisation d'exploitation commerciale quand les modifications ne concernent que ce qui relève de l'exploitation commerciale (amendement François Brottes) ;

- | Article additionnel qui permet de faciliter les procédures de changement de banque (amendement UMP) ;
- | Interdiction de l'apposition d'un drapeau bleu-blanc-rouge sur un produit lorsqu'il ne bénéficie pas d'une appellation d'origine contrôlée, d'une indication géographique ou qui n'a pas fait l'objet d'une certification attestant son origine française (amendement UDI) ;
- | Les actions des associations de consommateurs ou de la DGCCRF en suppression des clauses abusives ou illicites des contrats sont confortées. Un autre amendement RRDP vient remédier à la situation actuelle qui restreint les possibilités d'action des associations de consommateurs en termes d'assistance en justice des justiciables particuliers (amendement RRDP) ;
- | Imposer aux banques et aux sociétés d'assurance de rechercher les ayants droits des comptes bancaires de personnes décédées ou des bénéficiaires des assurances vie (amendements écologistes).

Article 11 quinquies

- | Allongement des délais de paiement pour cinq secteurs spécifiques : jouets, articles de sport, horlogerie/bijouterie, cuir et matériel d'agro équipement.

Projet de loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances

VADEMECUM DE L'OUVERTURE DES LIAISONS ROUTIÈRES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS EN FRANCE

1. DE QUOI S'AGIT-IL ?

France dispose de très nombreux services de transport de voyageurs par cars, mais ils sont quasi-exclusivement organisés et financés par les départements (transports interurbains et transports scolaires), et par les régions (2000 lignes de cars express régionaux, soit 23 % des transports express régionaux - TER).

En revanche, la France reste l'un des rares pays d'Europe où il n'est pas permis à un autocariste d'ouvrir une ligne régulière entre deux villes françaises.

Seuls les cars de loisirs touristiques, sportifs et culturels (dits occasionnels) sont libres.

Le projet de loi vise à permettre, comme partout en Europe, à des entreprises privées de cars d'effectuer des liaisons nationales régulières de leur choix, sans financement public, au même titre que les entreprises de transport routier de marchandises circulent librement.

Actuellement en France, hors bus et cars conventionnés des régions, départements et communes, seul le transport international par car est libre, depuis la loi du 8 décembre 2009. 110 000 Français l'utilisent chaque année sur des lignes cabotées qui ne sont pas régulées.

2. COMMENT LES NOUVELLES LIGNES DE CARS PRIVÉES S'ARTICULERONT-ELLES AVEC CELLES DES RÉGIONS ET DES DÉPARTEMENTS ?

Les lignes de cars des régions dans le cadre de leurs compétences de transports express régionaux, et les départements dans le cadre de leurs compétences de transports collectifs routiers interurbains et scolaires, sont des lignes "conventionnées" de service public. Elles procèdent de cahiers des charges, d'une mise en concurrence et de missions de services publics compensées par des subventions.

La loi prévoit que les autorités publiques organisatrices de transport disposent de la faculté de demander une interdiction ou une limitation des projets de lignes privées d'autocars susceptibles de porter atteinte à l'équilibre financier de leurs lignes ferroviaires ou routières de service public.

Régions et départements peuvent alors saisir l'ARAFER et solliciter son avis conforme pour interdire ou limiter les dessertes de la ligne privée. C'est l'Autorité de régulation qui décide. Mais cette disposition de « protection » des lignes de service public n'est pas réciproque : un autocariste ne peut pas faire un recours contre la concurrence déloyale d'une ligne de service public conventionnée par une AOT.

Par ailleurs, quelle que soit la décision de l'ARAFER vis-à-vis de la ligne privée incriminée, régions et départements conservent leur totale liberté de décision sur leurs propres services qu'ils soient ou non dédoublés par un service privé d'autocar.

On peut cependant penser que les régions et départements tiendront compte du succès de certaines lignes privées pour redéployer éventuellement leurs propres services publics sur des dessertes où ils s'avèrent plus nécessaires aux usagers. En d'autres termes, l'instauration de lignes privées d'autocars peut inciter les AOT à concentrer leurs efforts et leur dépense publique en intervenant uniquement là où elles constatent une défaillance de l'initiative privée, conformément à la définition originelle du service public

3. POURQUOI CONFIER LA RÉGULATION À L'ARAFER PLUTÔT QU'AUX RÉGIONS ET AUX DÉPARTEMENTS ?

Précisément parce qu'il y a plusieurs AOT. Il y a donc un risque de désaccord entre elles à l'égard d'un projet de desserte privée par autocar, et par conséquent un risque de blocage quasi systématique de tout projet de ligne. C'est pourquoi il faut un « juge de paix » indépendant. C'est précisément la mission que le législateur a confié à l'ARAFER

4. « C'EST UNE LOI ANTISOCIALE ET RINGARDE QUI CRÉE UNE MOBILITÉ À DEUX VITESSES ! »

Les comportements de mobilité ne sont pas hiérarchisables par modes de transport. Ils dépendent de facteurs très divers, notamment d'arbitrages personnels (voyager moins cher pour voyager plus, préférence pour les trajets individuels, transports terrestres plutôt que transports aériens ou maritimes, contraintes résidentielles et/ou professionnelles)...

Aujourd'hui, les stéréotypes modaux sont totalement bousculés, et les hiérarchies de prix, de qualité de service, de fiabilité et de qualité écologique ont évolué à un point où il n'est plus possible d'affirmer que le rail est supérieur à la route ou à l'aérien !

A cet égard, l'autocar, aux normes actuelles, est une réponse moderne, qui n'a plus rien à voir avec la figure du bus d'antan. Il est confortable, y compris la nuit. Il est désormais comparable au train (avec 66% de remplissage) en matière environnementale (38gCO₂ pour l'autocar contre 59gCO₂ par passager kilomètre pour les TER dont 40% sont opérés par traction diesel).

Il est moins cher et dispose souvent d'un confort supérieur (wifi, climatisation) à celui des modes concurrents.

5. « C'EST UNE LOI QUI VA FRAGILISER LE CHEMIN DE FER ! »

La France a trop longtemps raisonné, pour des motifs essentiellement corporatistes et politiques, en termes de concurrences modales, à l'inverse des autres grands pays d'Europe. Le train a été le principal perdant de cette politique du camp retranché et de la guerre civile rail-route, comme en témoigne la vitalité du ferroviaire dans les pays ayant libéralisé depuis longtemps les cars.

Faute d'une approche intermodale, nos ports restent essentiellement desservis par la route et les camions, nos aéroports par le véhicule individuel. C'est une politique d'offre modale segmentée, cloisonnée, qui a prévalu aux dépens d'une politique de mobilité globale qui permette à chacun de choisir son bouquet modal de mobilités.

L'introduction de cars dans le paysage permettra d'optimiser chaque mode et de le développer là où il s'avère le plus utile à la collectivité et aux usagers.

Elle permettra également de développer des liaisons inexistantes ou délaissées par la SNCF comme Bordeaux-Nantes, Reims-Troyes, Bordeaux-Lyon...

6. QUELS SONT LES CRITÈRES RETENUS POUR LA DÉFENSE DES LIGNES DE SERVICE PUBLIC ?

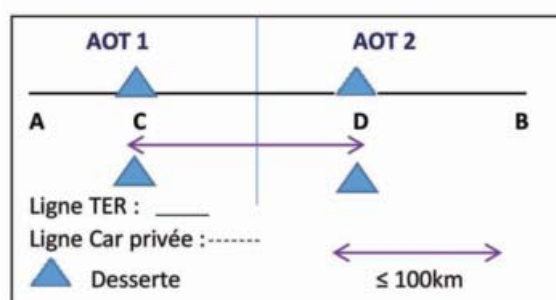
À l'origine, le projet de loi proposait que les AOT puissent saisir l'ARAFER dans un cadre « infrarégional » uniquement, formule injuste au regard des tailles très disparates des nouvelles régions, et particulièrement peu adaptée pour les lignes de trains ou de cars conventionnées entre deux ou plusieurs régions.

En outre, l'interdiction ou la limitation d'un projet de ligne de cars n'était possible qu'en cas « d'atteinte substantielle à l'équilibre économique du contrat de service public » auquel appartient la ligne de service public menacée.

Cette disposition revenait à n'envisager quasiment aucune restriction, tant il était improbable qu'une ligne privée de car bouscule significativement l'économie globale d'un contrat à l'échelle de toute une région, entre un Conseil régional et la SNCF par exemple, a fortiori au sein des nouvelles grandes régions.

Sur proposition du rapporteur, l'Assemblée nationale a voté un dispositif plus équilibré et robuste qui consiste à protéger toute ligne ou section de ligne de service public de moins de 100km qui pourrait être menacée par une ligne de car privée.

Ce seuil kilométrique « glissant » permet de protéger des dessertes de service public, infra ou inter-régionales, voire frontalières, tout au long de la ligne privée de car.



Si une ligne de car privée entre les villes A et B effectue 2 arrêts dans les communes C et D distants de moins de 100km, alors que deux régions voisines (AOT 1 et 2) opèrent sur la même liaison un TER qui s'arrête également dans ces communes C et D, une ou les deux AOT peuvent saisir l'ARAFER d'une demande d'interdiction ou de limitation des dessertes C et D de la future ligne de car. Ainsi, le cabotage, absent du projet loi initial, peut être contesté devant l'ARAFER.

Pour instruire le dossier, l'ARAFER doit tenir compte de divers critères, dont la cohérence intermodale, l'impact environnemental et l'égalité des territoires. □

Lexique

AOT : Autorité Organisatrice de Transport
(État - Collectivités locales)

ARAFER : Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières

Liaison : Origine – Destination :
Ex : Bordeaux –Lyon

Ligne : c'est le trajet pour effectuer une liaison

Desserte : lieu d'embarquement et débarquement des voyageurs

Cabotage : c'est le fait de réaliser une desserte

Projet de loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances

AUTOROUTES

À la suite des divers rapports de la Cour des Comptes puis de l'Autorité de la Concurrence qui soulignent notamment le déséquilibre des relations entre l'Etat et les sociétés concessionnaires d'autoroutes et de deux missions parlementaires, à l'Assemblée et au Sénat sur le sujet, il est apparu urgent de mettre en œuvre de mesures tendant à rééquilibrer ces relations.

L'Article 5 du projet de loi initial donnait donc compétence à l'ARAFER (Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires et Routières) de contrôler les évolutions de tarifs des péages ainsi qu'une compétence consultative sur les avenants au cahier des charges de concession ayant une incidence sur les tarifs de péages.

Lors de l'examen de cet article en commission spéciale et en séance publique, **les députés ont décidé de renforcer considérablement les pouvoirs de l'ARAFER**. Sont donc listées ci-dessous les principales évolutions sur ce sujet.

MESURES EN FAVEUR DU COVOITURAGE - VÉHICULES PROPRES - TRANSPORTS COLLECTIFS

Les tarifs de péages pourront être différenciés de manière à favoriser les véhicules propres ou ceux utilisés régulièrement pour faire du covoiturage.

Il sera possible, sur les autoroutes de plus de trois voies, traversant ou menant vers une métropole, de réserver une voie à l'utilisation partagée des véhicules (autocars, covoiturage, taxis...).

RENFORCEMENT DES POUVOIRS DE L'ARAFER

L'ARAFER sera dorénavant consultée dans le cadre des révisions annuelles des tarifs de péages.

Afin de mieux contrôler les marchés de travaux des sociétés concessionnaires, l'ARAFER sera associée aux commissions de marchés au sein de chaque concessionnaire d'autoroute.

L'ARAFER pourra rendre un avis consultatif sur les dispositions contractuelles existantes, ce qui permettra un meilleur suivi des contrats de concession existants.

L'ARAFER rendra un avis sur tout nouveau projet de délégation. Elle pourra recueillir des données au-delà des seuls marchés de travaux.

Enfin, l'ARAFER pourra examiner, à son initiative ou à celle du ministre en charge de la voirie routière ou du ministre en charge de l'Économie, la mise en œuvre des dispositions contractuelles existantes, de manière à s'assurer de la correcte exécution des obligations contenues dans les contrats, notamment en ce qui concerne la réalisation ou le calendrier d'exécution des investissements prévus.

NOUVELLES OBLIGATIONS POUR LES SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES

Les procédures de mise en concurrence par les sociétés concessionnaires des sous-concessions autoroutières (l'exploitation des stations-services et des commerces d'alimentation et de restauration sur le réseau autoroutier concédé) seront encadrées par la loi. Ces sous-concessions seront soumises à la publicité et à la mise en concurrence. Les marchés des sous-concessions étant aujourd'hui très opaques.

Le taux de rentabilité des travaux demandés par l'État aux SCA ne pourra pas excéder une évaluation objective du coût moyen pondéré du capital. Alors qu'actuellement, les contrats de plan prévoyant des travaux supplémentaires en contrepartie d'une hausse de tarif additionnelle sont systématiquement négociés en faveur des SCA.

Une clause de bonne fortune sera intégrée dans les futurs contrats de concession autoroutière. C'est-à-dire que si les revenus du concessionnaire excèdent trop les prévisions initiales, cet excès pourra bénéficier soit aux usagers, soit à l'État, soit au financement de nouvelles infrastructures.

La transparence des contrats de concessions autoroutiers sera renforcée. Seront rendus publics : les contrats, les avenants successifs, les contrats de plan quinquennaux, la version du contrat telle que modifiée par les avenants successifs.

RENFORCEMENT DU CONTRÔLE DU PARLEMENT

Le Parlement sera informé des projets de modification de convention ou de cahiers des charges, notamment lorsque cela a une incidence sur les tarifs de péage ou sur la durée des concessions.

Projet de loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances

PERMIS DE CONDUIRE

En mai dernier, le président de la République s'était engagé à faire **une réforme ambitieuse du permis de conduire avec pour objectif d'en réduire significativement les délais et les coûts**. C'est l'objet d'une réforme menée par le ministre de l'Intérieur, Bernard Cazeneuve, depuis l'été dernier. Ainsi, la réduction de la durée de l'épreuve pratique du permis B de 35 à 32 minutes, permet à chaque inspecteur de faire passer un candidat de plus par jour : le gain est de 180 000 places de permis B par an. Une deuxième mesure était contenue dans la version initiale du projet de loi Croissance et activité à son article 9 qui prévoyait l'externalisation de l'épreuve théorique du permis de conduire (le code), ainsi que d'une partie des épreuves pratiques du permis poids lourds, libérant ainsi du temps aux inspecteurs pour se consacrer à l'urgence : la réduction des délais du permis B.

Lors de l'examen en commission puis en séance de l'article 9 du Projet de loi Croissance et Activité, les députés du groupe et les rapporteurs, ont décidé d'aller plus loin, afin de réduire plus vite et plus significativement les délais et les coûts de cette clé d'entrée dans la vie active pour nombre de jeunes.

1. RACCOURCIR LES DÉLAIS

I Élargissement des externalisations pour le permis poids lourd qui vont permettre de consacrer le temps des examinateurs à l'urgence, le passage de l'épreuve pratique du permis B.

I Définition d'une nouvelle méthode nationale d'attribution des places. La méthode actuelle favorise les acteurs en place avant 2006, il est donc nécessaire de la revoir pour assurer une meilleure égalité de traitement entre les candidats et une meilleure concurrence entre les auto-écoles, ainsi que le développement des auto-écoles en ligne.

I Création du Comité d'Apprentissage de la Route (CAR) destiné à examiner toutes les dispositions permettant de garantir un accès universel aux épreuves du permis de conduire. Il se saisira immédiatement de la question de la réduction des délais d'attente dans les zones tendues.

I Possibilité pour les préfets des zones tendues (délai d'attente supérieur à 45 jours, soit la quasi-totalité du territoire national) de **recourir à des agents habilités et dûment formés pour faire passer les épreuves du permis de conduire.**

2. RÉDUIRE LES COÛTS

I Promouvoir les différents modes de « conduite accompagnée » afin de réduire les coûts pour les candidats au permis de conduire en leur proposant différentes alternatives aux heures de conduite en auto-école pour maintenir et améliorer leur niveau en attendant de passer l'examen ;

- ✓ L'apprentissage anticipé de la conduite (AAC) à partir de 15 ans, avec des conditions de distance et de durée ;
- ✓ L'apprentissage en conduite supervisée à partir de 18 ans, à l'issue de la validation de la formation initiale par l'enseignant de conduite. Il n'y aura plus de nombre d'heures de conduite minimum pour valider cette formation initiale. L'idée est de ne pas laisser croire aux élèves que l'on est nécessairement prêt au bout de 20h (alors que la moyenne est d'environ 35 h de conduite), mais également d'éviter que les auto-écoles « bradent » des forfaits de 20h en compensant par d'autres frais injustifiés (notamment les heures supplémentaires) ;
- ✓ L'apprentissage en conduite encadrée à destination des élèves de 16 ans et plus, suivant une formation professionnelle en vue de l'obtention d'un diplôme de l'éducation nationale ;
- ✓ L'apprentissage en « conduite libre » sur des véhicules à double commande, possible à partir de 18 ans sous réserve que l'accompagnateur ait suivi une formation à l'utilisation de ce type de véhicule.

I Interdire les frais de présentation à l'examen : les auto-écoles en place, qui bénéficiaient du système national d'attribution des places à l'examen, vendaient aux candidats le simple fait de les présenter à l'examen. Les frais de présentation à l'examen seront donc interdits. Toutefois l'auto-école pourra facturer une heure de conduite pour couvrir les coûts qu'elle supporte en accompagnant ses élèves passant les épreuves du permis de conduire.

Toutes ces évolutions adoptées lors de l'examen du projet de loi à l'Assemblée nationale vont permettre de créer 550 000 places d'examen pour le permis B chaque année et de réduire ainsi considérablement les délais d'attente et le coût du permis de conduire.

RETOUR^{DE} SÉANCE

PROJET DE LOI

Paris, le 09.02.2015
Camille PEREZ

pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques

Synthèse des dispositions adoptées en 1^{ère} lecture à l'Assemblée nationale sur les professions réglementées : articles 12 à 22 ter

Article 12 : tarifs réglementés pour les commissaires-priseurs judiciaires, greffiers de tribunaux de commerce, huissiers de justice, administrateurs judiciaires, mandataires judiciaires et notaires

En séance publique, le dispositif dit du « corridor tarifaire » a été supprimé mais les principes d'objectivité et de transparence guidant la réforme des tarifs réglementés ont été renforcés et confirmés.

Le texte du Gouvernement avait proposé un dispositif de « corridor tarifaire » pour les tarifs réglementés (avec un prix plancher et un prix plafond entre lesquels le professionnel pouvait fixer son tarif). Dès les débats en commission spéciale, il est apparu que le dispositif générait inquiétudes et interrogations. En commission spéciale, les rapporteurs avaient fait le choix d'alléger le dispositif du corridor : les « petits » actes ou « actes » de la vie courante ont été sortis du dispositif et l'amplitude de la fourchette a été considérablement resserrée. Les échanges en commission spéciale ont permis au ministre de prendre la mesure des difficultés. En séance publique, le dispositif du corridor tarifaire a donc finalement été supprimé à l'unanimité de l'Assemblée et avec un avis favorable du Gouvernement.

Désormais, la **procédure de fixation des tarifs sera encadrée par la loi afin de refléter les coûts pertinents du service rendu et une rémunération raisonnable, définis à partir de critères objectifs** (expertise de l'Autorité de la concurrence) et selon une procédure transparente. Les tarifs seront arrêtés par les ministres de la justice et de l'économie, après avis de l'Autorité de la concurrence auquel auront pu contribuer les associations de défense des consommateurs et les représentants des organisations professionnelles ou instances ordinales. Cet avis sera public.

Le principe d'une révision quinquennale des tarifs a été voté.

La pratique des remises a été encadrée à l'initiative des rapporteurs. Lorsqu'un tarif est déterminé de manière proportionnelle par rapport à la valeur d'un bien ou d'un droit immobilier, le professionnel ne pourra consentir des remises en-deçà et au-delà de seuils minimaux et maximaux fixés par décret. Avec ce dispositif les personnes éligibles aux remises ne sont plus les clients très fortunés qui achètent des biens très chers mais plutôt les classes moyennes, les primo accédant à la propriété...

Pour les ventes immobilières très importantes, il n'y aura pas de remise possible mais les recettes seront écrêtées au profit d'un fonds de péréquation interprofessionnel servant à financer l'accès au droit (et notamment l'aide juridictionnelle et les maisons du droit). Ce fonds a été créé en commission spéciale à l'initiative des rapporteurs.

Enfin, le **projet de loi prévoit une obligation de transparence sur les tarifs**, les notaires devant afficher leurs tarifs dans leurs locaux ou sur leur site internet.

Article 13 : modification des règles de postulation et d'établissement des bureaux secondaires des avocats

En séance publique, seuls des amendements rédactionnels ont été adoptés, validant ainsi la solution d'équilibre dégagée en commission spéciale.

Postulation : l'article 13 étend la territorialité de la postulation au niveau du ressort de la cour d'appel, alors qu'en l'état actuel du droit, devant un tribunal de grande instance (TGI), seuls des avocats inscrits au barreau rattaché à ce TGI peuvent représenter les parties devant lui. Cette proposition a suscité une crainte de voir disparaître des petits barreaux et avec eux affaiblir le maillage territorial.

Il a été donc décidé, à l'initiative des rapporteurs, d'encadrer l'extension de la territorialité de la postulation en tenant compte des retombées d'expérience de « multipostulation » qui ont eu lieu entre les barreaux d'Alès et Nîmes, d'une part, et Bordeaux et Libourne, d'autre part. D'après les avocats de ces barreaux, le « petit » barreau a réussi à se maintenir face au « grand » et à préserver les financements des ordres grâce aux exceptions à la multipostulation en matière de procédures de saisie immobilière, de partage et de licitation, pour les activités au titre de l'aide juridictionnelle et les affaires dans lesquelles ils ne sont pas les avocats plaidant. Pour ces 4 exceptions, les avocats continueront à exercer exclusivement dans le ressort du TGI. De plus, l'entrée en vigueur de la mesure est différée (1 an après la promulgation de la loi) de façon à ménager le temps

nécessaire au déploiement du réseau privé virtuel des avocats (RPVA).

Convention d'honoraires : l'article 13 prévoit que pour l'ensemble des prestations d'avocat (y compris les frais de postulation qui sont aujourd'hui réglementés), les tarifs seront fixés en accord avec le client sous la forme d'une convention d'honoraires écrite précisant le montant ou le mode de détermination des honoraires et de frais appelés à être facturés au client (comme cela existe déjà en matière de divorce).

La règle qui interdit la fixation d'honoraires uniquement en fonction de l'issue du procès demeure. Et bien sûr les interventions au titre de l'aide juridictionnelle totale, de la garde à vue, de la retenue douanière ou de la rétention sont exclues du dispositif.

Bureaux secondaires : les bureaux secondaires sont les bureaux ouverts par des avocats dans le ressort d'un barreau différent de celui où est établie leur résidence professionnelle. Aujourd'hui, cette pratique est encadrée par une procédure d'autorisation administrative. L'article 13 prévoyait de la remplacer par un régime déclaratif. L'objectif est celui de la simplification tant pour les avocats que pour l'administration mais il existe une forte crainte d'encourager les abus par une procédure trop souple...

L'Assemblée a adopté une solution équilibrée : **maintenir le régime d'autorisation préalable mais réduire de 3 à 1 mois le délai** le conseil de l'ordre du barreau de l'endroit choisi pour établir le bureau secondaire doit se prononcer. De plus, **les avocats qui ouvrent des bureaux secondaires devront également satisfaire aux obligations en matière d'aide juridictionnelle et de commission d'office au sein du barreau dans le ressort duquel ils ouvrent un bureau secondaire.**

Article 13 bis : assouplissement des conditions d'installation des officiers publics et/ou ministériels

Après de vifs débats avec l'opposition, les dispositions prévoyant une liberté d'installation régulée ont été adoptées en séance publique. Il a été expressément prévu que l'article ne s'applique pas dans les départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle qui gardent leurs spécificités.

Cet article fait évoluer les conditions d'installation des notaires, huissiers de justice et commissaires-priseurs. Il prévoit une liberté d'installation régulée pour augmenter le nombre d'offices et garantir l'accès au droit sur tout le territoire.

La situation actuelle n'est pas satisfaisante.

Le nombre d'offices a diminué (600 offices de moins qu'en 1980 alors qu'il y a 10 millions de Français de plus, et que les transactions immobilières ont augmenté de 150 %). Quant à l'objectif de maillage territorial, plutôt qu'un argument contre, il plaide pour la réforme puisqu'aujourd'hui, il y a des inégalités entre les territoires (en Aveyron, 1 notaire pour 45 000 habitants, en Seine Saint Denis, 1 notaire pour 17 000 habitants, les Bouches du Rhône et le quart Nord Est de la France connaissent aussi une sous densité).

La réforme, comme celle des tarifs, vise à remplacer un système cogestion entre les professions et les pouvoirs publics par un dispositif plus efficace, plus objectif et plus transparent.

Les représentants des professions seront consultés mais ils n'auront plus comme aujourd'hui la possibilité de bloquer le système afin d'empêcher que des jeunes ne viennent concurrencer les professionnels en place.

Concrètement, une carte de France sera établie par les ministères de la justice et de l'économie (sur proposition de l'Autorité de la concurrence et après consultation des ordres professionnels et des associations de consommateurs) afin d'identifier les zones où il y aurait des carences. Dans ces zones, où il y a nécessité de renforcer la proximité et l'offre de services, l'implantation de nouveaux offices sera libre. Dans les zones où l'implantation de nouveaux offices pourrait porter atteinte à la continuité de l'exploitation des offices existants ou à compromettre la qualité du service rendu, une demande d'implantation devra être adressée à la Garde des Sceaux qui pourra la refuser. La carte sera publique et révisée tous les 2 ans.

Article 14 : conséquence de l'assouplissement des conditions d'installation des notaires et instauration d'une limite d'âge à 70 ans

L'article tire les conséquences de l'article 13 bis (carte) :

I Dans les zones « carencées », les notaires s'ils répondent aux conditions d'aptitude, d'honorabilité, d'expérience et d'assurance, et sans préjudice du droit de présentation, sont nommés par la Garde des Sceaux. S'il n'y a pas spontanément assez de vocations, une procédure d'appel à manifestation d'intérêt pourra être lancée ;

I Dans les zones « saturées », le garde des sceaux peut refuser la nomination.

En outre, à l'initiative des rapporteurs, une limite d'âge de 70 ans a été posée pour exercer la profession de notaires.

Article 15 : conséquence de l'assouplissement des conditions d'installation des huissiers de justice, modification du périmètre territorial d'exercice de leurs compétences et instauration d'une limite d'âge à 70 ans

L'article 15 décline aux huissiers le dispositif prévu pour les notaires à l'art.14. De plus, comme pour les notaires, a été instaurée une **limite d'âge à 70 ans pour exercer les fonctions d'huissiers**.

Par ailleurs, l'article 15 étend la compétence territoriale des huissiers au ressort de la cour d'appel pour les activités pour lesquelles leur ministère est obligatoire. La compétence est nationale pour les autres activités (hors monopole).

L'entrée en vigueur est différée (1 an après la promulgation de la loi) laissant le temps à la profession de s'organiser, d'autant plus que le principe de la compétence départementale des huissiers de justice vient à peine d'entrer en vigueur (1er janvier 2015).

Article 16 : conséquence de l'assouplissement des conditions d'installation des commissaires-priseurs judiciaires, modification des règles d'établissement de leurs bureaux annexes et instauration d'une limite d'âge

L'article 16 décline aux commissaires-priseurs le dispositif prévu pour les notaires et huissiers aux art.14 et 15. De plus, comme pour les notaires et les huissiers, a été instaurée une limite d'âge à 70 ans pour exercer les fonctions de commissaire-priseur. Comme pour les autres professions, l'entrée en vigueur des mesures est différée d'un an afin de laisser le temps à la profession d'anticiper.

De plus, les dispositions relatives au déplafonnement du nombre d'offices et à l'assouplissement des règles pour l'ouverture de bureaux annexes, proposées initialement

dans le projet de loi, ont été supprimées en séance à l'initiative des rapporteurs et avec un avis favorable du Gouvernement :

I En l'état actuel du droit, « deux offices de commissaire-priseur judiciaire peuvent être confiés au même titulaire sous réserve que leurs sièges soient situés dans le ressort d'une même chambre de discipline ». L'article 16 prévoyait de déplafonner le nombre d'offices dont un même commissaire-priseur judiciaire peut être titulaire. La suppression de cette limitation géographique et en nombre a fait craindre aux rapporteurs que se constituent de « gros » offices de commissaire-priseur judiciaire (phénomène de concentration) au détriment à la fois du maillage territorial et d'une concurrence favorisant l'installation des jeunes ;

I L'article 16 substituait un régime déclaratif à l'actuel régime d'autorisation pour d'ouverture d'un bureau annexe par un commissaire-priseur judiciaire. Comme pour les bureaux annexes d'avocats (art 13), le régime d'autorisation est maintenu.

Article 16 bis : instauration d'une limite d'âge pour l'exercice de la profession de greffier des tribunaux de commerce

Comme pour les autres professions, une limite d'âge à 70 ans a été posée, avec un délai d'un an pour l'entrée en vigueur de la mesure. Plus de 25 % des greffiers des tribunaux de commerce ont entre 60 et 70 ans.

Article 17 : supprimé (remplacé par article 13 bis)

Article 17 bis : assouplissement des conditions d'installation des avocats au Conseil d'Etat et à la Cour de cassation

Le projet de loi initial ne contenait pas de mesure relative aux avocats aux conseils mais la

mission de la commission des Lois dont Cécile Untermaier était co-présidente avait examiné ce sujet (proposition n°2 du rapport d'information sur les professions juridiques réglementées), les dispositions de l'article 17 bis ont donc été introduites en commission spéciale à l'initiative de la rapporteure.

Ces avocats cumulent les statuts d'officier ministériel et d'avocat, ils détiennent un monopole mais ne se voient pas appliquer de tarifs définis. De plus, comme l'a signalé la rapporteure en séance : « *il existait soixante charges en 1817 et pas une de plus à la fin du XXe siècle, alors que le nombre de pourvois a atteint 40 000.* » Elle a dénoncé un recours abusif aux petites mains.

Les dispositions proposées visent donc à assouplir les conditions d'installation dans le même esprit que celles prévues à l'article 13 bis. Comme pour les notaires, huissiers... **L'Autorité de la concurrence formulera, tous les deux ans au moins, des recommandations visant à améliorer l'accès aux offices d'avocat aux conseils dans la perspective de développer de façon progressive le nombre des offices** (en prenant en considération les exigences de bonne administration de la justice, l'évolution du contentieux, un objectif d'égalité femmes-hommes et le souci de ne pas causer de préjudice anormal aux offices existants).

Lorsque le nombre d'offices recommandés par l'Autorité de la concurrence n'est pas atteint, le ministre de la Justice procédera à un appel à manifestation d'intérêt. Un mécanisme d'indemnisation du préjudice patrimonial causé aux offices existants par la création de nouveaux offices est prévu (s'il y a bien préjudice, le titulaire du nouvel office indemnise le titulaire de l'office existant qui doit avoir agi dans les 6 ans après la création du nouvel office – sinon le litige doit être porté devant le juge de l'expropriation). Enfin, il est précisé qu'il ne peut y avoir de dérogation pour accéder au statut d'avocat

aux conseils, les conditions d'aptitude et de formation prévue par décret doivent être remplies.

Article 17 ter : conventions d'honoraires pour les avocats aux conseils

Cet article a été introduit en séance à l'initiative des rapporteurs.

Il étend et adapte aux avocats au Conseil d'État et à la Cour de cassation le dispositif d'amélioration de la transparence des conventions d'honoraires prévu à l'article 13 du projet de loi pour les avocats. Il n'y a, en effet, pas lieu d'écarter les avocats aux Conseils des nouvelles obligations de transparence mises à la charge de l'ensemble des avocats.

Article 18 : développement de l'exercice des professions de notaire, d'huissier de justice, de commissaire-priseur judiciaire et de greffier de tribunaux de commerce en qualité de salarié

En l'état actuel du droit, la proportion de notaires/huissiers/commissaires-priseurs/greffiers salariés, au sein de chaque étude ou greffe, est fonction du nombre de titulaires de l'office. Pour les huissiers de justice, commissaires-priseurs judiciaires et greffiers de tribunaux de commerce, la règle du « 1 pour 1 » s'applique. Pour les notaires, depuis le 1er mars 2014 sur initiative du gouvernement, la règle est passée à « 2 pour 1 ».

Le texte initial du Gouvernement supprimait les restrictions relatives au recours au salariat pour les notaires, huissiers, commissaires-priseurs et greffier de tribunal de commerce.

La commission spéciale a choisi de maintenir des restrictions mais de les alléger en instaurant une règle du « un pour quatre » commune aux professions de notaire, d'huissier de justice, de commissaire-priseur judiciaire et de greffier des tribunaux de commerce. **En séance publique, à**

l'initiative des rapporteurs, il a été prévu un retour à la règle actuelle du « 2 notaires salariés pour 1 notaire titulaire » à partir du 1er janvier 2020. La règle permettant à un notaire titulaire d'avoir 4 notaires salariés dans son office est uniquement conjoncturelle afin de compenser la suppression du statut de cleric assermenté.

Par ailleurs, **l'article interdit les clauses de non-concurrence entre les titulaires et leurs salariés.** Un notaire/huissier ou commissaire-priseur ne pourra pas prévoir dans le contrat de travail de clause interdisant à un salarié de s'installer non loin de son office, une fois que leur collaboration aura pris fin.

Article 19 : facilitation de l'accès du public aux données du registre national du commerce et des sociétés

Le RNCS est tenu par l'Institut national de la propriété industrielle (INPI), il centralise les données relatives à l'immatriculation des sociétés fournies par les greffiers des tribunaux de commerce. Mais c'est Infogreffe (un GIE détenu par les greffiers de commerce) qui assure la diffusion technique du RNCS.

Infogreffe est donc devenu incontournable pour l'accès aux données légales des entreprises françaises. Il apparaît nécessaire de lever la mainmise (via Infogreffe) des greffiers sur la diffusion de l'information légale relative aux entreprises. En effet, certaines données présentent un caractère public (liquidations judiciaires par exemple). De plus, même si c'est moins important, on peut noter qu' Infogreffe diffuse des données brutes extraites des registres des greffes de tribunaux de commerce, du coup, on peut s'interroger sur le prix du service rendu.

La mesure est une mesure d'intérêt général: favoriser l'accès de tous aux données

publics. Cette mission d'ouverture et de partage gratuit des données sera confiée à l'INPI.

Pour rassurer les salariés, il faut souligner que les greffiers continueront à être rémunérés pour collecter les données des entreprises et pour alimenter l'INPI. De plus, les greffiers continueront à disposer des données et pourront donc les commercialiser (peut être en les retraitant, en apportant une plus-value...).

En séance publique, une expérimentation en outre-mer a été adoptée prévoyant l'obligation de déléguer la gestion matérielle du registre du commerce et des sociétés, aux chambres de commerce et d'industrie des départements d'outre-mer des Antilles (Martinique, Guadeloupe).

Article 20 : création d'une profession de commissaire de justice, aménagements des voies d'accès aux professions d'administrateur et de mandataires judiciaires ainsi que de greffier des tribunaux de commerce

L'article 20 prévoit plusieurs habilitations du Gouvernement à prendre des ordonnances.

La première, qui visait à diversifier et aménager les voies d'accès aux professions d'administrateur judiciaire et de mandataire judiciaire, a été passée « en dur » par un amendement du Gouvernement. Le principe d'un nouveau diplôme universitaire spécialisé en administration et liquidation d'entreprises en difficulté (niveau master) sur le modèle du diplôme supérieur du notariat est posé dans la loi. De plus, un décret en Conseil d'État donnera la liste des conditions de compétence et d'expériences professionnelles permettant d'être dispensé de l'examen ou du stage professionnel pour accéder aux fonctions de mandataire judiciaire ou d'administrateur judiciaire.

La deuxième a pour objectif la création d'une « profession de commissaire de justice » qui re-

groupera les huissiers de justice, les commissaires-priseurs judiciaires. Les instances représentatives des différentes professions devront être consultées pour établir l'ordonnance et les rapporteurs ont insisté sur la nécessité d'agir progressivement et prendre en considération les incompatibilités et les risques de conflits d'intérêts. Les mandataires judiciaires qui devaient être intégrés à cette profession, en ont été sortis en commission spéciale.

La troisième, qui visait à clarifier les règles régissant l'activité de vente judiciaire de meubles et à améliorer sa connaissance par la création d'une liste pour l'information du public, a été supprimée.

La dernière prévoit un concours pour le recrutement de greffiers des tribunaux commerce afin de rendre le recrutement plus méritocratique. En effet, il semble que l'organisation actuelle "est marquée par le poids de familles qui organisent la transmission des structures entre parents et enfants" (voir rapport IGF).

Article 20 bis : clarification du domaine des activités pouvant être réalisés à titre accessoire par les experts comptables

L'article 20 bis clarifie les compétences des experts comptables. En effet les différents articles de l'ordonnance du 19 septembre 1945 qui régit cette profession posent des difficultés d'interprétation.

Il s'agit d'autoriser les professionnels de l'expertise comptable à :

- | Effectuer, à titre accessoire, toutes études ou tous travaux non juridiques en matière administrative, statistique, économique, fiscale et sociale à l'égard de personnes pour lesquelles ils n'effectueraient pas de travaux comptables ;
- | Effectuer des consultations juridiques, fiscales ou sociales ainsi qu'à rédiger des actes sous

seing privé, cette possibilité étant, dans ce cas, subordonnée à la réalisation préalable, pour leurs clients ou adhérents, de travaux comptables ou de missions d'assistance en matière fiscale, sociale ou administrative tels que définis à l'article 2 de l'ordonnance du 19 septembre 1945.

Il n'est absolument pas prévu que les experts comptables réalisent de nouveaux actes et démarchent de nouveaux clients sur la base de prestations juridiques.

Article 20 ter : diversification des formes juridiques possibles pour l'exercice des professions d'avocat, de notaire, d'huissier de justice, de commissaire priseur-judiciaire, d'administrateur et de mandataire judiciaires, d'avocats aux conseils

Cet article prévoit des dispositions permettant le recours à toute forme juridique pour l'exercice des professions d'huissier, de notaire, de commissaire-priseur judiciaire, d'avocat et d'avocats aux conseils, d'administrateur et de mandataire judiciaire, à l'exclusion de celles conférant la qualité de commerçant à leurs associés, soit les sociétés en commandite par actions et les sociétés en nom collectif. En effet, actuellement le droit limite à certaines formes juridiques (société civile professionnelle et société d'exercice libéral).

Article 20 quater : habilitation

Cet article a été adopté en séance à l'initiative du Gouvernement et sous amendé par les rapporteurs.

Il habilite le Gouvernement à prendre une ordonnance pour **permettre la désignation en justice des huissiers de justice et des commissaires-priseurs judiciaires pour exercer certaines fonctions de mandataire judiciaire à titre habituel**. Ces nominations ne peuvent intervenir que pour les procédures de liquidation

judiciaire ou de rétablissement personnel. Elles sont exclues dès lors que le débiteur emploie un ou plusieurs salariés et que son chiffre d'affaires annuel est supérieur à 100 000 euros.

Article 21 : habilitation à moderniser les conditions d'exercice des professions du droit et du chiffre.

L'article 21 est également un article portant plusieurs habilitations du gouvernement à prendre des ordonnances dont la première avait pour objet la création d'un statut d'avocat en entreprise qui a été supprimée. Le problème fondamental concernant l'avocat en entreprise est le non-respect du principe d'indépendance qui est intrinsèque à cette profession et à l'unité de la profession (lien de subordination, client unique...). La mission d'information de la commission des Lois préconisait de ne pas créer de statut d'avocat en entreprise mais plutôt de réfléchir à reconnaître un caractère confidentiel aux avis juridiques des juristes d'entreprises.

La deuxième habilitation a été nouvellement introduite par le Gouvernement en commission spéciale. Elle vise à instaurer une rémunération au succès pour les experts comptables (pour autant qu'elles ne rémunèrent ni les missions de tenue de comptabilité, ni celles de révision comptable ou celles participant à la détermination de l'assiette fiscale ou sociale du client). Elle vise également à transposer la directive du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2013 relative aux qualifications professionnelles de cette profession.

La troisième habilitation vise à faciliter la création de sociétés ayant pour objet l'exercice en commun de plusieurs professions juridiques, judiciaires (avocats, notaire...) et de la profession d'expert-comptable. Ces structures pluridisciplinaires et complémentaires permettraient d'offrir une réponse globale couvrant l'ensemble des besoins des entreprises ou particuliers

clients. Il s'agit d'ailleurs d'encourager le développement, pour l'instant assez informel, de l'interprofessionnalité d'exercice.

Cependant, il existe une inquiétude quant à l'entrée au capital de ces structures de tiers (banques, compagnies d'assurance) via les experts comptables dont le capital est ouvert (directive Services). Les rapporteurs ont encadré l'habilitation pour faire en sorte que l'intégralité du capital et des droits de vote de ces structures d'exercice communes professions du droit et du chiffre soient détenues par des membres de ces professions.

Article 22 : simplification des conditions de création et de constitution des sociétés d'exercice libéral et des sociétés de participations financières de professions libérales

Il prévoyait initialement une habilitation du Gouvernement à prendre par ordonnance des mesures visant à simplifier les règles relatives à la création et à la constitution de société d'exercice libéral et de société de participations financières de professions libérales (les sociétés de professionnels de santé sont exclues du champ).

Les rapporteurs ont transposé « en dur » plutôt que par ordonnance ces dispositions. Le souci des rapporteurs étant d'éviter les risques de conflits d'intérêts et de garantir le respect la nécessité de respecter les règles de déontologie de chaque profession au sein de ces sociétés.

Article 22 bis : simplification des conditions de création et de constitution des sociétés d'architecte

Il est issu d'un amendement du Gouvernement adopté en commission spéciale. Il lève les barrières d'actionariat pour les activités d'architecte en simplifiant les conditions de création et de constitution de société d'architecte sur le

territoire national, y compris sous la forme de succursale.

Article 22 ter : gens de mer

Cet article est issu d'un amendement du Gouvernement adopté en séance publique.

Il vise à clarifier certaines dispositions du code des transports relatives aux services privés de recrutement et de placement des gens de mer, et à permettre de mettre en œuvre la convention du travail maritime de l'OIT de 2006, pour une meilleure protection des gens de mer.

PROJET DE LOI POUR LA CROISSANCE ET L'ACTIVITÉ RÉPONDRE AU LOBBYING DES NOTAIRES

En plus des auditions des rapporteurs de la commission spéciale, *la profession a été largement consultée* par le parlementaire en mission Richard Ferrand, par la mission d'information de la commission des Lois présidée par Cécile Untermaier et Philippe Houillon, par les ministères. Ont été entendus, le Conseil supérieur du notariat, la chambre des notaires de Paris, les organisations syndicales des personnels de notaires, les associations et collectifs de jeunes notaires...

Néanmoins, *aujourd'hui, une partie de ces professionnels s'est lancée dans une campagne de lobbying agressive s'apparentant à une véritable escroquerie intellectuelle qu'il faut dénoncer et combattre*. Parallèlement, comme c'est le cas pour toute réforme d'ampleur, le projet de loi suscite des interrogations légitimes auxquelles il faut répondre.

LE CHANTAGE AUX EMPLOIS

L'étude d'impact du Conseil supérieur du notariat annonce la suppression de 10 000 à 20 000 emplois dans les offices imputable à « la loi Macron ». Ces chiffres n'ont aucun fondement.

I Ce que propose le projet de loi est une rénovation des modalités de détermination de certains tarifs réglementés, dont les émoluments des notaires. Il n'existe actuellement pas de loi guidant la fixation des tarifs, juste des textes de nature réglementaire éparpillés.

I La situation actuelle n'est pas satisfaisante : les tarifs ne reflètent pas les coûts réels d'un acte, ils ne tiennent pas compte du temps réellement exigé du notaire pour l'établissement de l'acte. Ils n'intègrent pas les importants gains de productivité. Ils sont rarement révisés et donc ne prennent pas en compte l'évolution des charges qui peuvent résulter de l'inflation normative ou monétaire.

I Le projet de loi ne dérègle pas les tarifs. Il pose le principe selon lequel ils sont déterminés sur la base de coûts pertinents du service rendu et une rémunération raisonnable, ce qui est favorable à l'équilibre économique des études. Les tarifs et les seuils seront fixés au niveau réglementaire (comme c'est le cas aujourd'hui) mais ils seront désormais encadrés par une procédure claire : les tarifs seront arrêtés par les ministres de l'Économie et de la Justice, après avis public de l'Autorité de la concurrence qui aura consulté les associations de consommateurs et les représentants des notaires. **La loi prévoit une révision quinquennale.**

La réforme n'a pas pour objet de nuire aux salariés des offices, elle va au contraire leur apporter des opportunités nouvelles :

- ✓ La création de nouveaux offices dans les zones carencées grâce à l'ouverture des conditions d'installation offrira des opportunités d'emplois pour tous les personnels.
- ✓ Pour les clerks habilités, le projet de loi leur offre la possibilité de devenir notaire via la validation des acquis de l'expérience, d'autant que la grande majorité d'entre eux sont diplômés notaires.
- ✓ Enfin, le ratio de salariés notaires par notaire est augmenté de « 2 pour 1 » à « 4 pour 1 » jusqu'en 2020.

Concernant la viabilité des offices, le problème majeur est, en fait, celui du surendettement lié au prix exorbitant que payent certains notaires pour acheter leur charge (plus de 2 millions en 2012).

LA MENACE DE L'AFFAIBLISSEMENT DE LA SÉCURITÉ JURIDIQUE

« La loi Macron » serait également responsable d'un affaiblissement de la sécurité juridique et **une marchandisation du droit. Ces mensonges ne sont pas dignes** des missions de service public et du statut d'officier public et ministériel attachés à la profession de notaire.

La réforme des professions juridiques règlementées portée par le projet de loi n'a traité qu'à la partie économique c'est-à-dire aux tarifs, aux conditions d'installation, à l'organisation sur le territoire, au développement de l'inter-professionnalité... Elle ne remet en cause ni l'indépendance, ni les obligations déontologiques, ni les missions, ni les conditions de diplôme ou d'expérience de la profession de notaire. **Le projet de loi ne remet pas en cause l'acte authentique, la sécurité juridique n'est pas menacée.**

L'ANNONCE DE LA CRÉATION DE DÉSERTS JURIDIQUES

Au contraire, la réforme promeut **l'ouverture de nouveaux offices, le renforcement du maillage territorial et la péréquation inter-offices**. La population a augmenté et, avec elle, le nombre de transactions mais le nombre d'installations de notaires n'a pas suivi. La profession s'était engagée, en 2008, à augmenter le nombre de notaires de 20 % à l'horizon 2012, le président du Conseil supérieur du notariat reconnaît lui-même que cette promesse n'a pas été tenue.

Il y a moins d'études notariales en France en 2014 qu'en 1981. En 1981 il y avait 5 134 études, en 2014 il y avait 4 564 études.

Cela s'explique aisément, **le mode d'installation actuel est verrouillé par les professionnels en place qui n'ont pas intérêt à voir des jeunes notaires s'installer et à leur faire concurrence**. Les jeunes, après de longues et difficiles études, ne peuvent pas ouvrir leurs offices alors que parallèlement le salariat et l'habilitation des clercs se sont développés de manière exponentielle. Le projet de loi propose donc d'abandonner la cogestion avec la profession puisqu'elle a montré ses limites et de passer à une régulation indépendante, plus objective grâce à l'expertise de l'Autorité de la concurrence.

I Dans les zones carencées, c'est-à-dire où l'offre de service ou la proximité ne sont pas satisfaisantes, l'installation sera libre afin de renforcer l'accès au droit sur tout le territoire. En effet, si les notaires sont présents sur tout le territoire (pas un département ne compte aucun professionnel), des disparités existent. Paris connaît une surreprésentation de notaires, alors que le Val-de-Marne et la Seine-Saint-Denis sont dans la situation inverse.

I La liberté d'installation régulée permettra de diversifier les profils avec une féminisation et un rajeunissement de la profession puisque la nomination par la garde des Sceaux, sous réserve des conditions de compétences, sera de droit dans les zones carencées (droit de veto dans les zones tendues ou saturées).

Notaires en zones rurales :

- ✓ Les sous-densités ne se situent pas en zones rurales : par exemple, en Lozère, il y a 1 notaire pour 4 822 habitants, dans les Hauts-de-Seine un notaire pour 11 060 habitants.
- ✓ La rentabilité moyenne des offices en zone rurale (rentabilité entre 20 % et 22 %) est très proche de celle des offices situés dans les villes de plus de 200 000 habitants (22 à 24 %).
- ✓ 71% des notaires titulaires d'offices sont des hommes (moyenne d'âge 49 ans)
- ✓ 80 % des salariés sont des femmes.

Projet de loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques

TARIFS RÉGLEMENTÉS

L'article 12 du projet de loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques porte une réforme des tarifs réglementés des commissaires-priseurs judiciaires, greffiers de tribunaux de commerce, huissiers de justice, administrateurs judiciaires, mandataires judiciaires et notaires.

LA SITUATION ACTUELLE N'EST PAS SATISFAISANTE

Les tarifs ne reflètent pas les coûts réels d'un acte, ils ne tiennent pas compte du temps réellement exigé du professionnel pour l'établissement de l'acte. Ils n'intègrent pas les importants gains de productivité. Ils sont rarement révisés et donc ne prennent pas en compte l'évolution des charges qui peuvent résulter de l'inflation normative ou monétaire.

LES RAISONS DE LA SUPPRESSION DU CORRIDOR TARIFAIRE EN SÉANCE PUBLIQUE

Le texte du Gouvernement avait proposé un dispositif de « corridor tarifaire » pour les tarifs réglementés (avec un prix plancher et un prix plafond). L'idée du Gouvernement était de faire en sorte que les usagers choisissent leur notaire en fonction de sa proximité, réputation... Mais aussi du prix. Ainsi, il était espéré que de jeunes officiers publics et/ou ministériels puissent s'installer et développer leur clientèle en proposant des prestations à des tarifs concurrentiels.

I Dès les débats en commission spéciale, il est apparu que le dispositif génèrait inquiétudes et interrogations. Est-il conforme aux exigences d'accès au droit que des missions d'intérêts général qui sont assurées par délégation de l'autorité publique et relèvent au moins en partie d'un « service public du droit » puissent faire l'objet d'une tarification variable ? Comment le corridor tarifaire s'articule-t-il avec l'obligation d'instrumenter qui pèse sur les notaires ? Etc...

En commission spéciale, les rapporteurs avaient fait le choix d'alléger le dispositif du corridor : les « petits » actes ou « actes » de la vie courante ont été sortis du dispositif et l'amplitude de la fourchette a été considérablement resserrée. Les échanges en commission spéciale ont permis au ministre de prendre la mesure des difficultés. **En séance publique, le dispositif du corridor tarifaire a donc finalement été supprimé à l'unanimité de l'Assemblée et avec un avis favorable du Gouvernement.**

S'AGIT-IL D'UNE RECU LADE PAR PEUR DES NOTAIRES EN COLÈRE ?

! **Non.** La suppression du corridor tarifaire est un exemple de l'importance et de la richesse des débats parlementaires. **Elle montre l'ouverture d'esprit et la volonté de rechercher la meilleure solution possible qui guide la majorité et le Gouvernement, ce qui contraste par rapport à l'attitude bornée et sclérosée de l'opposition et de certains notaires.**

! **Les menaces n'ont nullement fait reculer sur les objectifs.** Si le corridor tarifaire a été supprimé, la possibilité de consentir à des remises permettra tout de même à des jeunes de s'installer et de développer une clientèle en étant compétitifs sur les prix.

! **Le lobbying agressif et outrancier des notaires a été contreproductif,** il a révélé que les arguments de défense du droit et du maillage territorial mis en avant n'étaient, en fait, qu'une façade pour défendre des privilèges et une situation de rente que rien ne justifie.

LA RÉFORME DES TARIFS AURA BIEN LIEU !

! Désormais, **la procédure de fixation des tarifs sera encadrée par la loi afin de refléter les coûts pertinents du service rendu et une rémunération raisonnable, définis à partir de critères objectifs** (expertise de l'Autorité de la concurrence) **et selon une procédure transparente.** Les tarifs seront arrêtés par les ministres de la Justice et de l'Économie, après avis de l'Autorité de la concurrence auquel auront pu contribuer les associations de défense des consommateurs et les représentants des organisations professionnelles ou instances ordinales. Cet avis sera public.

! **Le principe d'une révision quinquennale des tarifs a été voté.**

! **La pratique des remises a été encadrée à l'initiative des rapporteurs.** Lorsqu'un tarif est déterminé de manière proportionnelle par rapport à la valeur d'un bien ou d'un droit immobilier, le professionnel ne pourra consentir des remises en-deçà et au-delà de seuils minimaux et maximaux fixés par décret. Avec ce dispositif les personnes éligibles aux remises ne sont plus les clients très fortunés qui achètent des biens très chers mais plutôt les classes moyennes, les primo-accédants à la propriété...

! **Pour les ventes immobilières très importantes, il n'y aura pas de remise possible mais les recettes seront écrêtées au profit d'un fonds de péréquation interprofessionnel servant à financer l'accès au droit** (et notamment l'aide juridictionnelle et les maisons du droit). Ce fonds a été créé en commission spéciale à l'initiative des rapporteurs.

! Enfin, **le projet de loi prévoit une obligation de transparence sur les tarifs,** les professionnels devant afficher leurs tarifs dans leurs locaux ou sur leur site internet.

RETOUR DE SÉANCE

PROJET DE LOI

Paris, le 10.02.2015
Julie DUMONT

pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques Volet logement

Article 23

Il précise que le rapport sur le logement qui est présenté tous les deux ans au Parlement par le Gouvernement, prévu à l'article 101-1 du code de la construction et de l'habitation, inclut des données sur le traitement des demandes de mutations et sur les parcours résidentiels.

Après l'article 23

- I Suppression du zonage de l'ordonnance relative au logement intermédiaire – Seuls demeurent les zonages liés aux aides financières et fiscales pour la production de logements intermédiaires (zones tendues) (amendement rapporteurs) ;
- I Délégation des aides en faveur du logement intermédiaire (agrément pour le logement locatif institutionnel) et du conventionnement avec ou sans travaux Borloo ancien aux collectivités locales déjà délégataires des aides à la pierre (amendement du Gouvernement) ;
- I Rappeler la possibilité pour la CGLLS (Caisse de Garantie du Logement Locatif Social) de se substituer à la collectivité pour garantir les emprunts pour les opérations de logement social (amendement RRD).

Après l'article 23 ter

- I Exclure en 2020 du service d'intérêt économique général (SIEG) le logement intermédiaire (amendement rapporteurs sous amendé par le Gouvernement).

Article 23 quater

- I En commission et en séance des amendements permettent aux filiales des organismes HLM d'acquérir des logements intermédiaires (amendements rapporteurs) ;
- I Permettre à plusieurs organismes HLM de se regrouper en vue de constituer des sociétés contrôlées conjointement pour le développement du logement locatif intermédiaire (amendement rapporteurs, amendement identique de Marcel Rogemont, Jacqueline Maquet, Philippe Bies et Jean-Louis Dumont et même amendement UMP).

Article 24

Il prévoit que les communes puissent délimiter des secteurs au sein desquels la réalisation de logements intermédiaires pourra bénéficier d'une majoration de constructibilité pouvant aller jusqu'à 30 %.

- I Cette majoration de constructibilité ne concernera pas les logements qui ne sont intermédiaires que de manière temporaire (amendement Daniel Goldberg et Audrey Linkenheld).

Article 25

Il habilite le Gouvernement à prendre par ordonnance des mesures relevant du domaine de la loi pour :

- | Promouvoir le développement de logements intermédiaires et de logements destinés à la location-accession ;
 - | Adaptation des règles relatives aux rapports entre bailleurs et locataires en précisant les règles relatives aux congés pour vendre, et le champ d'application du régime de la colocation ;
 - | Un amendement du Gouvernement a mis dans le PL le texte de l'ordonnance qui était prévue : il revoit certaines dispositions de la loi ALUR notamment en ce qui concerne les congés pour vente, qui étaient devenus dissuasifs en pouvant aller jusqu'à 12 ans, notamment en cas de vente à la découpe. Cet amendement a été complété par un amendement Mazetier qui différencie la durée des congés pour vente en visant spécifiquement le caractère spéculatif des ventes à la découpe ;
 - | Rétablir la protection des locataires ayant à leur charge une personne de plus de 65 ans à faibles revenus dans les logements meublés et non meublés (amendements rapporteurs) ;
 - | Adapter les modalités d'application de la hausse des loyers dans le cadre du renouvellement du contrat de location aux locations de logements meublés (amendement rapporteurs).
- Après l'article 25
- | Donner une base légale à un décret sur la garantie financière de la vente en l'état futur d'achèvement (amendement du Gouvernement) ;
 - | Suppression de l'obligation d'assermentation des agents chargés de l'inspection des logements insalubres qui complexifiait et rallongeait les procédures (amendement du Gouvernement) ;
 - | Habilitier le Gouvernement à procéder par ordonnance pour la création d'un nouveau type de bail : bail réel solidaire (amendement du Gouvernement, initialement porté par Audrey Linkenheld) ;
 - | Simplifier l'obligation de mise en concurrence de plusieurs projets de contrat de syndic préalable à la désignation d'un syndic de copropriété par l'AG des copropriétaires (amendement rapporteurs)
 - | Ramener les délais de présentation des candidats par le réservataire d'un logement social à un mois, pour l'adapter au nouveau préavis de congé pour le logement social dans les zones tendues, qui est également d'un mois (amendement rapporteurs) ;
 - | Élargir la liste des délégataires du droit de préemption urbain pour permettre à une collectivité de déléguer ce droit à une société d'économie mixte agréée, à un organisme HLM ou à une structure associative pour réaliser des opérations de logement social (amendement Annick Lepetit, Patrick Bloche, Christophe Caresche, Fanélie Carrey-Conte, Pascal Cherki, Seybah Dagoma, Sandrine Mazetier, Daniel Vaillant) ;
 - | Permettre à un bénéficiaire tiers d'un contrat d'assurance décennale d'identifier clairement l'assureur de l'entrepreneur défaillant (amendement François Brottes et identique UMP).

Groupe Socialiste de l'Assemblée nationale
126 rue de l'Université
75007 - PARIS
Rédaction : Julie DUMONT - Camille PÉREZ
Coordination : Jérôme TAILLÉ-ROUSSEAU
Secrétaire de rédaction : Martine TARTARE
Reprographie : Assemblée nationale

