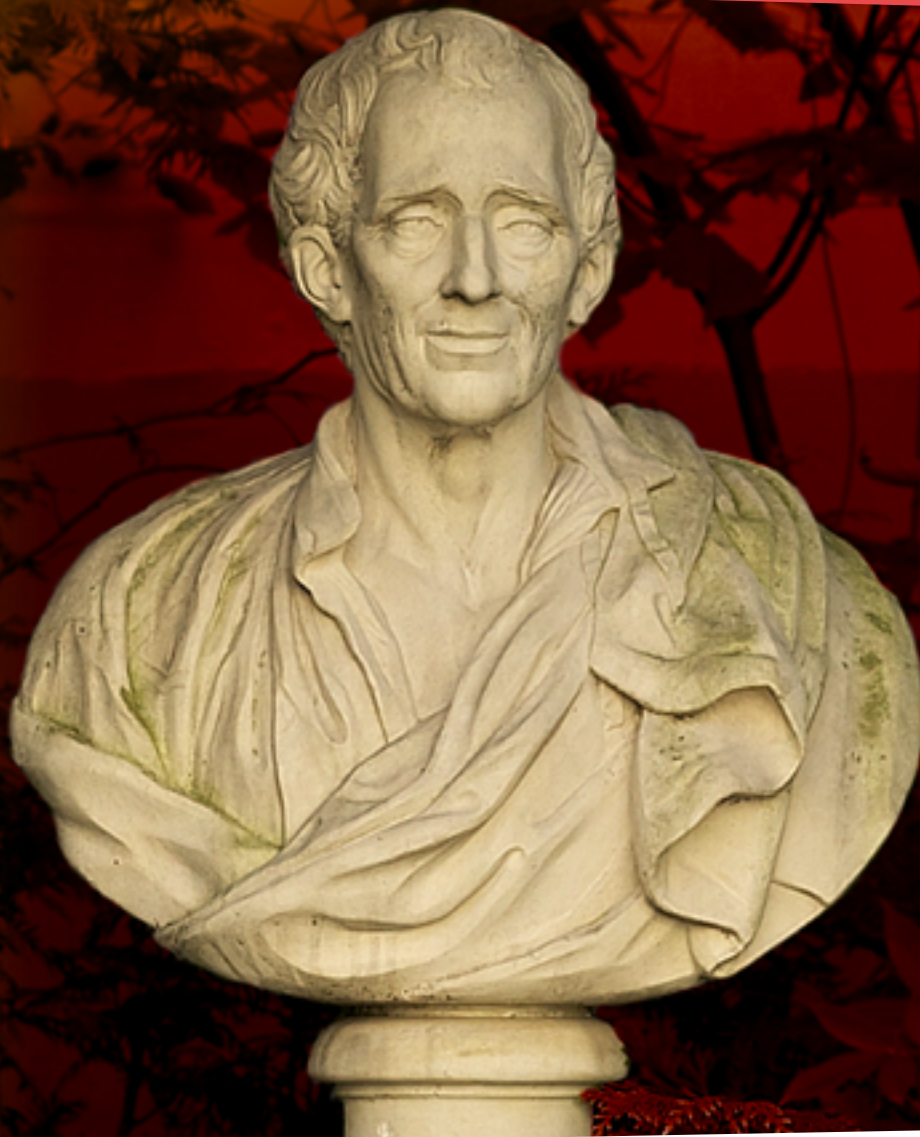


**Issue** | October  
**No.3** | 2015

# Montesquieu Law Review

**The new legal framework of passenger transport on demand**  
Sébastien Martin, Associate Professor, CRDEI, University of Bordeaux



Program supported by the ANR  
n°ANR-10-IDEX-03-02

**FORUM**  
**MONTESQUIEU**  
Faculté de droit et science politique

université  
de **BORDEAUX**

## Droit européen (UE)

## Le nouveau cadre juridique du transport de passager à la demande

Sébastien Martin, Maître de conférences en droit public, CRDEI, Université de Bordeaux

Le 28 mai 2015, la Commission européenne a annoncé (1) avoir demandé à la France plus d'informations sur la loi n° 2014-1104 du 1er octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur (2), suite à la plainte déposée par la société Uber (3). Cette loi, dont l'objectif est de rééquilibrer les conditions d'exercice des taxis et des voitures de tourisme avec chauffeur, n'a pas mis fin aux tensions exacerbées existant entre les deux parties tant les manifestations organisées par les syndicats de taxis ont été nombreuses durant le premier semestre 2015 (4). Ces actualités montrent, s'il en était besoin, que cette loi soulève autant d'enjeux que de questions juridiques.

Longtemps, les services de transport de voyageur à la demande ont été dominés par les prestations offertes par les taxis. Aujourd'hui, avec l'arrivée des moyens de communications modernes (5), les taxis se retrouvent concurrencés par les prestations offertes par les voitures de remise (6), au premier rang desquelles apparaissent les voitures de tourisme avec chauffeur.

En France, même si des mesures ont pu être prises par différentes autorités publiques tant sous l'ancien régime qu'après la révolution (7), les taxis bénéficient d'un régime juridique harmonisé avec la loi du 13 mars 1937 ayant pour objet l'organisation de l'industrie du taxi (8) puis surtout avec la loi n° 95-66 du 20 janvier 1995 (9) complétée par le décret n° 95-935 du 17 août 1995 (10). Aujourd'hui, c'est le code des transports qui encadre l'activité de taxi. Les articles L3121-1 et suivants de ce code reprennent la distinction juridique fondamentale entre l'exploitant de taxi, titulaire de l'autorisation de stationnement, appelée couramment « licence de taxi », qui est obtenue gratuitement auprès de l'autorité administrative ou achetée auprès de son prédécesseur, et le chauffeur de taxi qui dispose du certificat de capacité professionnelle et peut donc être artisan, salarié ou indépendant (11).

Les VTC, dont la profession consiste à mettre à la disposition suivant des conditions fixées à l'avance entre les parties des voitures « haut de gamme » avec chauffeur, n'ont véritablement commencé à être soumis à un cadre juridique qu'après l'adoption en 2009 de la loi Novelli (12). Cette dernière, ayant pour ambition le développement des offres à vocation touristiques, n'a pas cherché à fixer un corpus très contraignant. Les entreprises « doivent disposer d'une ou plusieurs voitures répondant à des conditions techniques et de confort, ainsi que d'un ou plusieurs chauffeurs titulaires du permis B et justifiant de conditions d'aptitude professionnelle, [être] immatriculées [dans un] registre » (13). Néanmoins, il leur était interdit de « stationner sur la voie publique si elles n'ont pas fait l'objet d'une location préalable, ni être louées à la place » (14).

La facilité avec laquelle les VTC ont pu se développer après la loi de 2009 a été considérée par les taxis comme une menace. Dès lors, pour répondre aux inquiétudes des taxis, le gouvernement, à partir de 2013, a souhaité apporter certaines solutions (15). Après avoir confié au député Thomas Thévenoud une mission de conciliation qui a débouchée sur un rapport (16), le Parlement a adopté

la loi n° 2014-1104 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur (17). Cette mesure législative, tout en maintenant la séparation claire des activités de taxi et de VTC, vise à assurer un certain rééquilibrage. En réalité, les dispositions tendent surtout à accentuer les obligations incombant aux VTC pour améliorer, corrélativement, la protection des taxis.

Cela se traduit, tout d'abord, par une réforme a minima du statut de taxi (I), ensuite, par un renforcement des contraintes pesant sur les VTC (II) et, enfin, par la recherche de limite juridique contre les intermédiaires qui se multiplient entre le consommateur et les prestataires de service de transport à la demande (III).

### **I. Une réforme a minima du statut de taxi**

Pour apprécier les principales modifications apportées par la loi relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur, il faut revenir sur la situation avant son adoption.

Comme on l'a vu, la profession de taxi est depuis l'Ancien régime une profession réglementée. En effet, pour exercer la profession de taxi, il faut une autorisation de stationnement qui est délivrée à l'exploitant (18) et la capacité professionnelle pour le chauffeur (19). Mais, de plus, cette profession est aussi soumise à une réglementation des tarifs. Conformément à l'article 3 du décret n°87-238 du 6 avril 1987 (20), « Le ministre de l'économie fixe chaque année, en fonction de la variation du prix des carburants, des frais de réparation et d'entretien automobiles, du tarif des assurances et du prix des véhicules, l'augmentation du prix d'une course de jour de sept kilomètres comportant la prise en charge et six minutes d'attente ou de marche au ralenti » (21).

La loi relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur tout en apportant un certain nombre d'évolutions pour cette profession n'introduit néanmoins aucune modification profonde. En un certain sens, le législateur s'est contenté de maintenir le régime applicable tout en ouvrant la voie à un possible développement de l'offre de taxi, en particulier dans les zones urbaines, c'est-à-dire là où la demande est la plus forte et où la concurrence avec les VTC est la plus vive.

Ainsi, la mesure principale est constituée par l'article 6 de la loi. Cette disposition, qui modifie l'article L. 3121-2 du code des transports, vient limiter les droits de certains titulaires d'autorisation de stationnements. En ce qui concerne les licences délivrées après l'entrée en vigueur de la loi, celles-ci seront d'une part incessibles et d'autre part renouvelables tous les cinq ans sous certaines exigences (22). Pour ce qui est des licences délivrées antérieurement, en revanche, elles demeurent cessibles par son titulaire (23). En d'autres termes, ce dernier conserve le droit de présentation de son successeur à l'autorité administrative qui a délivrée sa licence. Cependant, la loi de 2014 encadre un peu plus ce droit en l'assortissant de conditions. En effet, il faut désormais qu'il y ait eu une « exploitation effective et continue de l'autorisation de stationnement pendant une durée de quinze ans à compter de sa date de délivrance ou de cinq ans à compter de la date de la première mutation » (24).

A côté de cette réforme des licences, toujours dans l'idée de renforcer le régime protecteur des taxis, l'article 12 de la loi prévoit diverses sanctions. A titre d'exemple, on notera que l'article L. 3124-4 du code dispose qu'« Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende le fait d'exercer l'activité d'exploitant taxi sans être titulaire de l'autorisation de stationnement mentionnée à l'article L. 3121-1. » De même, l'article L. 3124-1-II ajoute que « Les personnes

physiques reconnues coupables de l'infraction [...] encourent également les peines complémentaires suivantes : La suspension, pour une durée maximale de cinq ans, du permis de conduire ; L'immobilisation, pour une durée maximale d'un an, du véhicule qui a servi à commettre l'infraction ; La confiscation du véhicule qui a servi à commettre l'infraction ».

Enfin, d'autres mesures visent un tout autre objectif. En effet, plusieurs dispositions servent très clairement à souligner la différence avec les VTC. Ainsi, le législateur pose, tout d'abord, une interdiction pour les VTC d'exercer la profession de taxi (25). Ensuite, l'article L. 3121-1-1 du code des transports prévoit que, désormais, « l'autorité administrative compétente pour délivrer les autorisations de stationnement [...] peut fixer des signes distinctifs communs à l'ensemble des taxis, notamment une couleur unique de ces véhicules automobiles » (26). De plus, le législateur a complété l'article L. 3121-10 du code des transports relatif à la capacité professionnelle pour exercer l'activité de chauffeur de taxi en la rendant incompatible avec l'exercice de l'activité de conducteur de voiture de transport avec chauffeur (27). Par ailleurs, le législateur a choisi de limiter les bénéfices des applications sur smartphones en réservant la maraude électronique aux seuls taxis (28) estimant qu'elle correspond à un stationnement en attente de clientèle, lequel relève du droit attaché à l'autorisation qui échappe aux VTC (29).

Il s'agit donc bien d'une réforme a minima en ce qui concerne les taxis dans la mesure où les traits majeurs du régime, que sont la licence et la différenciation avec les autres services de transport à la demande, sont maintenus. En revanche, pour ce qui concerne les VTC, la loi apporte davantage de modifications.

## II. Le renforcement des contraintes pesant sur les VTC

Symbole de la nouvelle place occupée par les VTC, la première mesure prise en la matière par le législateur aura été de faire sortir cette activité du code de tourisme pour l'intégrer dans le code des transports en introduisant un nouveau chapitre dans le livre 1er de la troisième partie (30). Au-delà de ce « déménagement », le législateur entend fixer un nouveau cadre juridique pour les VTC bien plus conséquent.

Une des mesures importantes à cet égard est l'article 9 de la loi qui introduit un nouveau chapitre dans le titre II du livre 1er de la troisième partie du code des transports. Le nouveau régime applicable aux VTC impose, tout d'abord, l'inscription sur un registre régional pour les exploitants (31), renouvelable tous les cinq ans et soumis, à chaque inscription, au paiement préalable des frais exclusivement affectés au financement de la gestion des différents registres régionaux. Ensuite, il est désormais demandé aux conducteurs de VTC de pouvoir justifier de conditions d'aptitude professionnelle (32) et de détenir une carte professionnelle délivrée par l'autorité administrative (33).

En plus de ces conditions classiques dans le monde du transport, le législateur a inscrit un article L. 3122-9 obligeant les VTC à, « Dès l'achèvement de la prestation commandée au moyen d'une réservation préalable, [...] retourner au lieu d'établissement de l'exploitant de cette voiture ou dans un lieu, hors de la chaussée, où le stationnement est autorisé, sauf s'il justifie d'une réservation préalable ou d'un contrat avec le client final. » Cette disposition qui limite assurément l'activité des VTC a été contestée devant le Conseil constitutionnel. Néanmoins, pour ce dernier, « cette limitation est justifiée par des objectifs d'ordre public, notamment de police de la circulation et du

stationnement sur la voie publique » (34) et « l'obligation énoncée ne s'applique, d'une part, que si le conducteur ne peut justifier d'une réservation préalable, quel que soit le moment où elle est intervenue, ou d'un contrat avec le client final et, d'autre part, que s'il se trouve dans l'exercice de ses missions » (35).

La dernière obligation à respecter par les VTC concerne les tarifs des prestations. Sans les réglementer, le législateur a voulu imposer tout de même que les services de mise à la disposition des consommateurs de voitures de transport avec chauffeur prévoient le prix à l'avance, ce qui leur interdisait par conséquent de pratiquer une tarification horokilométrique (36). Cependant, cette mesure a été invalidée par le Conseil constitutionnel. Selon ce dernier, « en interdisant certains modes de tarification pour la détermination du prix des prestations que les entreprises qui mettent à la disposition de leur clientèle une ou plusieurs voitures avec chauffeur proposent aux consommateurs lors de la réservation préalable, [le législateur a] porté à la liberté d'entreprendre une atteinte qui n'est pas justifiée » (37). Cette mesure va donc disparaître et les VTC bénéficieront d'une totale liberté tarifaire (38).

Enfin, une section est spécialement consacrée aux sanctions administratives et pénales qui peuvent être prononcées à l'encontre des VTC. Il est ainsi prévu que, « En cas de violation, par un conducteur de voitures de transport, de la réglementation applicable à la profession, l'autorité administrative peut lui donner un avertissement ou procéder au retrait, temporaire ou définitif, de sa carte professionnelle » (39).

C'est bien un régime juridique contraignant qui pèse désormais sur les VTC. Mais, le législateur ne s'est pas concentré que sur les prestataires de services de transport de passager à la demande, qu'il soit exploitant ou chauffeur. Il s'est également intéressé aux intermédiaires.

### III. La recherche de limites juridiques contre les intermédiaires

La loi relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur a voulu responsabiliser les intermédiaires, en particulier lorsqu'ils interviennent dans le cadre des services de mise à la disposition de la clientèle d'une ou plusieurs voitures de transport avec chauffeur, dans des conditions fixées à l'avance entre les parties (40). Pour atteindre cet objectif, le législateur les soumet à certaines obligations et envisage des sanctions en cas de manquement.

En premier lieu, toute société qui entend fournir des prestations en tant qu'intermédiaire doit désormais s'enregistrer et doit faire connaître les informations relatives à son assurance de responsabilité civile professionnelle (41). Une déclaration doit être effectuée chaque année tant que le prestataire n'a pas cessé son activité. En second lieu, les intermédiaires doivent, dans une certaine mesure, « contrôler » les exploitants avec lesquels ils travaillent. En effet, l'article L. 3122-6 du code des transports impose aux intermédiaires de vérifier « annuellement, que les exploitants qu'ils mettent en relation avec des clients disposent [de toutes les pièces nécessaires à leur activité], en cours de validité » (42). Pour s'assurer que les intermédiaires respectent leurs obligations, certaines sanctions sont prévues. Parmi les mesures, on soulignera que l'article L3124-7 du code des transports, même s'il ne vise pas seulement les intermédiaires, permet de les sanctionner d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende s'ils contreviennent à ces dispositions (43).

Pour terminer sur cet aspect, on soulignera que le cadre juridique actuel interdit également les services de type « UberPop » qui consistent à mettre en relation des chauffeurs non professionnels, utilisant leur véhicule personnel, avec des clients pour réaliser des prestations de transport. Ces chauffeurs ne remplissent ni les conditions pour exercer la profession de chauffeur de taxis ni celles pour entrer dans la catégorie des VTC, mais ne peuvent pas non plus entrer dans le cadre du covoiturage dans la mesure où la prestation est réalisée à titre onéreux (44).

En conclusion, le législateur français a choisi de maintenir les réglementations des professions assurant des services de transport de passager à la demande. Cela s'est traduit par quelques adaptations en ce qui concerne les taxis et par l'instauration d'un tout nouveau régime pour les VTC. Il ressort de cet ensemble que les pouvoirs publics ont voulu offrir aux passagers deux services différents, ou tout du moins deux services soumis à des régimes juridiques différents. Les sociétés de VTC contestent une telle différence de traitement. Cependant, elles n'ont pour l'instant pas obtenu gain de cause tant sur le plan interne, comme le démontre la décision du Conseil constitutionnel du 22 mai 2015, ni sur le plan européen, où, par deux fois (45), la Cour de justice a admis que les pouvoirs publics pouvaient traiter différemment ces deux services. Toutefois, il ne semble pas que les VTC aient abandonné car d'autres recours sont toujours pendants et de nouvelles solutions pourraient remettre en cause les dispositions nationales.

## Notes

(1) <http://fr.reuters.com/article/topNews/idFRKBN0OD2KW20150528>

(2) Loi n° 2014-1104 du 1er octobre 2014, JORF n°0228 du 2 octobre 2014 page 15938.

(3) [www.euractiv.fr/uber-porte-plainte-bruxelles-contre-la-france-lallemagne-et-lespagne](http://www.euractiv.fr/uber-porte-plainte-bruxelles-contre-la-france-lallemagne-et-lespagne)

(4) [www.lemonde.fr/article/2015/06/16/nouvelle-manifestation-de-taxis-contre-uberpop.html](http://www.lemonde.fr/article/2015/06/16/nouvelle-manifestation-de-taxis-contre-uberpop.html)

(5) D. Broussolle, Taxis contre smartphones, Le droit des transports à l'épreuve des VTC, du covoiturage et de l'autopartage : JCP G2014, I, 156.

(6) Selon D. Broussolle (cf. JurisClasseur Transport, Fasc. 770 : TRANSPORT ROUTIER . – Transport de voyageurs. – Taxis. Voitures de remise. Voitures de tourisme avec chauffeur. Ambulances), les véhicules de transport de voyageur à la demande « sont classés en catégories remontant à l'époque hippomobile : les voitures dites de place qu'étaient les fiacres et que sont les taxis stationnent sur la voie publique ; les voitures de petite et de grande remise, plus luxueuses, stationnent dans une remise, c'est-à-dire un garage. Les voitures de grande remise, sont appelées aujourd'hui voitures de tourisme avec chauffeur ».

(7) « À Paris, dès 1657, des lettres patentes royales protégèrent l'exploitant des voitures dites de place, par un monopole. La liberté économique proclamée et tentée par la Révolution permit leur multiplication et entraîna des rivalités et des désordres. Responsables de la tranquillité et de l'ordre publics les préfets usèrent de leur pouvoir de police pour soumettre l'exploitation des voitures de place à leur autorisation préalable. La loi du 18 juillet 1837 et les articles 97 et 98 de la grande loi du 5 avril 1884 (codifiés C. communes, devenu CGCT, art. L. 2212-2 et s.) conférant aux maires la responsabilité générale du bon ordre et de la sécurité publics, ceux-ci purent à leur tour encadrer et continger ces véhicules, en se fondant plus spécialement sur les nécessités de la réglementation de leur stationnement sur la voie publique (J. Ruzié, Les taxis : D. 1960, chron. p. 27). » (cf. D. Broussolle, Fasc. 770 : TRANSPORT ROUTIER, préc.).

(8) Loi du 13 mars 1937 ayant pour objet l'organisation de l'industrie du taxi, JORF du 14 mars 1937 page 3082.

(9) Loi n° 95-66 du 20 janvier 1995 relative à l'accès à l'activité de conducteur et à la profession

d'exploitant de taxi, JORF n°18 du 21 janvier 1995 page 1107.

- (10) Décret n° 95-935 du 17 août 1995 portant application de la loi n° 95-66 du 20 janvier 1995 relative à l'accès à l'activité de conducteur et à la profession d'exploitant de taxi, JORF n°196 du 24 août 1995 page 12596.
- (11) Seul l'artisan détient à la fois l'autorisation de stationnement et la capacité professionnelle. Dans les deux autres cas, le chauffeur ne détient que la capacité professionnelle et est contractuellement lié à l'exploitant.
- (12) Loi n° 2009-888 du 22 juillet 2009 de développement et de modernisation des services touristiques, JORF n°0169 du 24 juillet 2009 page 12352.
- (13) Ancien article L. 231-2 du code du tourisme.
- (14) Ancien article L. 231-3 du code du tourisme.
- (15) On peut, par exemple, citer le décret n°2013-1251 du 27 décembre 2013, lequel n'a pas eu le succès escompté dans la mesure où son application a été suspendue par le juge administratif (cf. Conseil d'Etat, référé, 5 février 2014, SAS Allocab).
- (16) T. Thévenoud, « Un taxi pour l'avenir, des emplois pour la France », la Documentation française, avril 2014, 87 p. [www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/144000239.pdf](http://www.ladocumentationfrancaise.fr/var/storage/rapports-publics/144000239.pdf).
- (17) Loi n° 2014-1104 du 1er octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur, JORF n°0228 du 2 octobre 2014 page 15938.
- (18) Cf. Article L3121-1 du code des transports.
- (19) Cf. Article L3121-9 du code des transports.
- (20) Décret n°87-238 du 6 avril 1987 réglementant les tarifs des courses de taxi, JORF du 7 avril 1987 page 3872.
- (21) Cf., pour l'année 2015, l'arrêté du 22 décembre 2014 relatif aux tarifs des courses de taxi (JORF n°0298 du 26 décembre 2014 page 22335).
- (22) La loi modifie également l'article L. 3121-5 afin d'organiser la procédure de délivrance des nouvelles autorisations de stationnement. Sommairement, les personnes intéressées pour obtenir une autorisation de stationnement devront être titulaires d'une carte professionnelle en cours de validité et s'inscrire une liste d'attente dans le département où la carte professionnelle a été délivrée.
- (23) Comme le souligne D. Broussole (cf. Fasc. 770 : TRANSPORT ROUTIER, préc.), « En droit strict, accordée unilatéralement par l'Administration selon des impératifs d'intérêt général, une autorisation de police ne saurait faire l'objet d'une appropriation, ni a fortiori d'un commerce par son titulaire (F. Batailler, Les "beati possidentes" du droit administratif : RD publ. 1965, p. 1078). Le Conseil constitutionnel a expressément rappelé ce principe lorsqu'il fut saisi de la suppression du régime analogue des inscriptions de services routiers aux plans de transport (Cons. const., déc. 30 déc. 1982, n° 82-150 DC : AJDA 1983, p. 252). Aussi le décret n° 73-225 du 2 mars 1973 relatif à l'exploitation des taxis et des voitures de remise (Journal Officiel 3 Mars 1973) avait d'une part confirmé les inaccessibilités édictées par nombre d'autorités locales et avait d'autre part prohibé la vénalité de toutes les autorisations délivrées postérieurement à sa publication ». Cependant, « comme dans d'autres professions, la pratique de la revente de l'autorisation à son successeur (dite ici "pas de por-tière") s'était développée (P. Delvolvé, La patrimonialité des actes administratifs : RFDA 2009, p. 44) et malgré le précédent décret de 1973, s'était maintenue. Non seulement certaines communes et la préfecture de Paris, mais le Conseil d'État l'admettaient (CE, 4 mai 1929, Lefebvre du Grosriez : Rec. CE 1929, p. 470). La Cour de cassation avait également reconnu "la valeur

patrimoine, qui doit figurer dans la masse successorale, (... de) l'avantage pécuniaire résultant pour l'exploitant d'un taxi de l'usage permettant de demander, moyennant rémunération, le transfert à un tiers de l'autorisation" (Cass. 1re civ., 27 déc. 1963 : AJDA 1964, II, p. 240, note H.L.) ».

- (24) Article L. 3121-2 du code des transports (Article 6 de la loi n° 2014-1104 du 1er octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur).
- (25) Cf. Article L. 3121-10 du code des transports (Article 7 de la loi n° 2014-1104 du 1er octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur).
- (26) Article 4 de la loi n° 2014-1104 du 1er octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur.
- (27) Article 7 de la loi n° 2014-1104 du 1er octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur.
- (28) Cf. Article 10 de la loi n° 2014-1104 du 1er octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur qui modifie l'article L. 3120-2 du code des transports : « III.- Sont interdits aux personnes réalisant des prestations mentionnées à l'article L. 3120-1 et aux intermédiaires auxquels elles ont recours : 1° Le fait d'informer un client, avant la réservation mentionnée au 1° du II du présent article, quel que soit le moyen utilisé, à la fois de la localisation et de la disponibilité d'un véhicule mentionné au I quand il est situé sur la voie ouverte à la circulation publique sans que son propriétaire ou son exploitant soit titulaire d'une autorisation de stationnement mentionnée à l'article L. 3121-1 ; 2° Le démarchage d'un client en vue de sa prise en charge dans les conditions mentionnées au 1° du II du présent article ; 3° Le fait de proposer à la vente ou de promouvoir une offre de prise en charge effectuée dans les conditions mentionnées au même 1° ».
- (29) Cette disposition a été validée par le Conseil constitutionnel (Décision n° 2015-468/469/472 QPC du 22 mai 2015 Société UBER France SAS et autre). Selon le Conseil, « le législateur a estimé que la possibilité, pour l'exploitant d'un véhicule dépourvu d'une autorisation de stationnement, d'informer à la fois de sa localisation et de sa disponibilité lorsque son véhicule est situé sur la voie ouverte à la circulation publique a pour effet de porter atteinte à l'exercice par les seuls taxis de l'activité, qui leur est légalement réservée, consistant à stationner et à circuler sur la voie publique en quête de clients en vue de leur transport ; qu'en adoptant les dispositions contestées qui prohibent, pour les personnes qu'elles visent, de fournir aux clients cette double information, le législateur, poursuivant des objectifs d'ordre public, notamment de police de la circulation et du stationnement sur la voie publique, a ainsi entendu garantir le monopole légal des taxis qui en découle ; que l'interdiction énoncée par les dispositions contestées, qui s'applique également aux taxis lorsqu'ils sont situés en dehors du ressort de leur autorisation de stationnement en vertu de l'article L. 3121-11 du code des transports, est cependant limitée ».
- (30) Cf. article 9 de la loi n° 2014-1104 du 1er octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur.
- (31) Cf. article L. 3122-3 du code des transports.
- (32) Cf. article L. 3122-7 du code des transports.
- (33) Cf. article L. 3122-8 du code des transports.
- (34) Décision n° 2015-468/469/472 QPC du 22 mai 2015 Société UBER France SAS et autre, préc.
- (35) *Ibidem*.
- (36) Cf. article 9 de la loi n° 2014-1104 du 1er octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur « Art. L. 3122-2.-Les conditions mentionnées à l'article L. 3122-1



incluent le prix total de la prestation, qui est déterminé lors de la réservation préalable mentionnée au 1° du II de l'article L. 3120-2. Toutefois, s'il est calculé uniquement en fonction de la durée de la prestation, le prix peut être, en tout ou partie, déterminé après la réalisation de cette prestation, dans le respect de l'article L. 113-3-1 du code de la consommation.

- (37) Décision n° 2015-468/469/472 QPC du 22 mai 2015 Société UBER France SAS et autre, préc.
- (38) On soulignera néanmoins que la majorité des compagnies de VTC respectait la loi Thévenoud et n'entend pas pratiquer la tarification horokilométrique  
[www.lemonde.fr/article/2015/05/22/le-conseil-constitutionnel-recadre-uber.html](http://www.lemonde.fr/article/2015/05/22/le-conseil-constitutionnel-recadre-uber.html)
- (39) Article L. 3124-6 du code des transports. Quant à l'article L. 3124-7, il punit d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende le fait de contrevenir notamment à l'article L. 3122-3 et permet à ce que les personnes physiques reconnues coupables de cette infraction puissent voir leur permis de conduire suspendu ou leur véhicule immobilisé ainsi que d'autres sanctions s'il s'agit de personnes morales.
- (40) Un article concerne les intermédiaires dans le cadre des services de taxi (cf. article L. 3121-11-2 du code des transport (article 1<sup>er</sup> de la loi n° 2014-1104 du 1<sup>er</sup> octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur) : « Un intermédiaire proposant à des clients de réserver un taxi ne peut interdire à l'exploitant ou au conducteur d'un taxi de prendre en charge un client en étant arrêté ou stationné ou en circulant sur la voie ouverte à la circulation publique, y compris quand la sollicitation du taxi par le client est intervenue par voie de communications électroniques ou par l'intermédiaire d'un tiers. Toute stipulation contractuelle contraire est réputée non écrite. Les dispositions du présent article sont d'ordre public. »).
- (41) Cf. article L. 3122-5 du code des transports (article 9 de la loi n° 2014-1104 du 1<sup>er</sup> octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur).
- (42) Article 9 de la loi n° 2014-1104 du 1<sup>er</sup> octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur. Il s'agit du certificat d'inscription sur le registre mentionné à l'article L. 3122-3 du code des transports, des cartes professionnelles du ou des conducteurs et du justificatif de l'assurance de responsabilité civile professionnelle de l'exploitant.
- (43) L'article L. 3124-7 du code des transports prévoit également que « Les personnes physiques reconnues coupables de l'infraction prévue au I encourent également les peines complémentaires suivantes : 1° La suspension, pour une durée maximale de cinq ans, du permis de conduire ; 2° L'immobilisation, pour une durée maximale d'un an, du véhicule qui a servi à commettre l'infraction ; 3° La confiscation du véhicule qui a servi à commettre l'infraction » et que « Les personnes morales déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues à l'article 121-2 du code pénal, de l'infraction prévue au I du présent article encourent, outre l'amende suivant les modalités prévues à l'article 131-38 du même code, les peines prévues aux 8° et 9° de l'article 131-39 dudit code ».
- (44) La société Uber a intenté un recours au cours duquel elle a soulevé une question prioritaire de constitutionnalité pour contester la sanction prévue par le premier alinéa de l'article L. 3124-13 du code des transports dans sa rédaction résultant de la loi du 1<sup>er</sup> octobre 2014 selon lequel « Est puni de deux ans d'emprisonnement et de 300 000 € d'amende le fait d'organiser un système de mise en relation de clients avec des personnes qui se livrent aux activités mentionnées à l'article L. 3120-1 sans être ni des entreprises de transport routier pouvant effectuer les services occasionnels mentionnés au chapitre II du titre I<sup>er</sup> du présent livre, ni des taxis, des véhicules motorisés à deux ou trois roues ou des voitures de transport avec

chauffeur au sens du présent titre ». Toutefois, pour le Conseil constitutionnel, cette incrimination est conforme à la Constitution dans la mesure où elle ne porte pas atteinte aux principes de légalité des délits et des peines, de nécessité et de proportionnalité des peines et de présomption d'innocence et que cette disposition ne méconnaît ni la liberté d'entreprendre ni le principe d'égalité devant les charges publiques (cf. Décision n° 2015-484 QPC du 22 septembre 2015, Société UBER France SAS et autre [Incrimination de la mise en relation de clients avec des conducteurs non professionnels]).

- (45) Cf. CJUE, arrêt du 27 février 2014, Pro Med Logistik, C-454/12, C-455/12 (Par cet arrêt, la Cour considère que le droit de l'Union ne s'oppose pas à ce que le transport urbain effectué, d'une part, en taxi et, d'autre part, en voiture de location avec chauffeur soit soumis à des taux de TVA distincts (l'un réduit, l'autre normal), dès lors que deux conditions sont remplies : 1) en raison des différentes exigences légales auxquelles sont soumis ces deux types de transport, le transport en taxi doit constituer un aspect concret et spécifique de la catégorie de services en cause (transport des personnes et des bagages qui les accompagnent) et 2) ces différences doivent avoir une influence déterminante sur la décision de l'utilisateur moyen de recourir à l'un ou à l'autre de ces types de transport). Cf. également CJUE, arrêt du 14 janvier 2015, Eventech Ltd / Parking Adjudicator, C-518/13 Eventech (Dans son arrêt de ce jour, la Cour déclare que le fait d'autoriser les taxis londoniens à circuler sur les couloirs de bus, à l'exclusion des VTC, n'apparaît pas comme étant de nature à impliquer un engagement de ressources d'État)