

**N°s 388213, 388343, 388357**  
**Société UBER France et autre**  
**Association Taxilibre et autre**  
**Syndicat des artisans taxis de**  
**l'Essonne**

**6<sup>ème</sup> et 9<sup>ème</sup> sous-sections réunies**  
**Séance du 15 février 2016**  
**Lecture du 9 mars 2016**

## **CONCLUSIONS**

### **M. Xavier de LESQUEN, rapporteur public**

I. Le décret attaqué du 30 décembre 2014 a été pris en application de la loi n°2014-1104 du 1er octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur : il participe à l'effort entrepris par les pouvoirs publics pour redéfinir les modalités d'exercice des « transports publics particuliers » qui forment, avec les transports publics collectifs et le transport privé de personnes, le secteur des transports routier de personnes.

Les transports publics particuliers sont définis à l'article L. 3120-1 du code des transports comme assurant « les prestations de transport routier de personnes effectuées à titre onéreux avec des véhicules de moins de dix places ». Il s'agit d'un secteur traditionnellement réglementé, dont l'encadrement est justifié par des objectifs d'ordre public, tenant à la police de la circulation et au stationnement sur la voie publique (cf. la décision du Conseil constitutionnel n° 2014-422 QPC du 17 octobre 2014, Voitures de tourisme avec chauffeurs). Il est réservé à trois professions :

- les taxis, acteurs anciens, dont l'activité est soumise à une autorisation administrative de stationnement sur la voie publique (cf. art. L. 3121-1 du code des transports) : ils bénéficient d'un monopole sur l'activité consistant à stationner et à circuler sur la voie publique en quête de clients.
- les VTC (voitures de transport avec chauffeur), héritiers des « voitures de grande remise », dont l'activité a été libérée par la loi du 22 juillet 2009 de développement et de modernisation des services touristiques : leur activité est dorénavant soumise à un simple régime de déclaration, et non plus au régime d'autorisation antérieurement en vigueur, qui avait été mis en œuvre avec une extrême parcimonie par les autorités administratives.
- enfin, les véhicules motorisés à deux ou trois roues, non en cause dans les affaires appelées.

Relevons par ailleurs l'existence d'un dernier acteur, les entreprises de transport public routier de personnes, définies par la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI), qui en vertu de l'article 32 du décret du 16 août 1985, peuvent offrir des services occasionnels de transport de groupe de personnes constitués à l'initiative d'un donneur d'ordre ou du transporteur lui-même, le décret attaqué du 30 décembre 2014 ayant imposé que le groupe soit composé de deux personnes au moins.

Ce sont les domaines et conditions d'activités des taxis et VTC qui ont, depuis 2009, concentré l'attention des pouvoirs publics. La loi du 1er octobre 2014, qui tente de répondre aux inquiétudes des acteurs, surtout des taxis, a fait l'objet de nombreuses QPC, dont quatre ont été transmises au Conseil constitutionnel, l'une à l'occasion du recours n° 388213 qui vous est aujourd'hui soumis. Le Conseil constitutionnel a rendu deux décisions, la décision n° 2015-468/469/472 QPC du 22 mai 2015 et la décision n° 2015-484 QPC du 22 septembre 2015, dont nous reparlerons.

Les trois requêtes appelées sont dirigées contre le décret n°2014-1725 du 30 décembre 2014, qu'elles contestent à front renversé: la première émane d'un acteur du secteur des VTC, les deux autres d'organisations professionnelles de taxis. Vous pourrez les joindre.

## II. Un moyen d'incompétence du Premier ministre peut être écarté.

Il est soutenu que, dès lors que le décret attaqué modifie le décret n° 97-1198 du 19 décembre 1997 signé par le Président de la République après avoir été délibéré en Conseil des ministres, il aurait dû lui-même être pris par décret du Président de la République, même si aucun texte n'imposait cette délibération, en vertu de votre jurisprudence Epoux A... et époux P... du 27 avril 1994 (n° 147203 et 148545, au Rec.), qui tire les conséquences de la jurisprudence d'Assemblée M... du 10 septembre 1992 (n° 140376, au Rec.).

Mais le décret du 19 décembre 1997 a été pris en application du 1° de l'article 2 du décret n°97-34 du 15 janvier 1997 relatif à la déconcentration des décisions administratives individuelles. Or, un décret délibéré en conseil des ministres n° 2007-139 du 1 février 2007 est venu modifier le décret du 15 janvier 1997 pour permettre que les décrets pris en application du 1° de son article 2 dans sa rédaction alors en vigueur puissent être modifiés par décret en Conseil d'Etat.

Nous n'avons pas trouvé de précédent fiché qui traite d'une telle situation, mais dès lors qu'elle revient à ce que le Président de la République renonce à la compétence qui lui est reconnue par votre jurisprudence M..., aucun principe ne s'oppose à ce qu'il la réattribue au Premier ministre qui dispose de la compétence réglementaire de droit commun en application de l'article 21 de la Constitution. Vous savez par ailleurs qu'il s'agit d'une technique habituelle qui se retrouve dans nombre de textes.

III. Vous pourrez également écarter le moyen tiré du défaut de contresignature du ministre des affaires étrangères. Le décret crée un article R. 3122-13 du code des transports qui permet, pour établir les conditions d'aptitude professionnelles exigées pour les conducteurs de VTC à l'article L. 3122-7, la production d'un titre délivré ou reconnu par des États étrangers<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Il s'agit d'un autre Etat membre de l'Union européenne ou partie à l'accord sur l'Espace économique européen.

en équivalence avec le certificat attestant de la réussite à l'examen par ailleurs prévu par le même article.

Or il est soutenu que l'exécution du décret entraîne nécessairement des actes d'application du ministre des affaires étrangères, qui devra, selon les requérant, établir le système d'équivalence et procéder à la « légalisation » des actes étrangers.

Mais tel ne nous paraît pas être le cas : le système d'équivalence relève certainement de la compétence des ministres chargés du transport et de l'intérieur ; par ailleurs, la notion de légalisation des actes, tel qu'elle résulte du décret du 10 août 2007 relatif aux attributions du ministre des affaires étrangères, des ambassadeurs et des chefs de poste consulaire en la matière, nous semble concerner la matière civile. En tout état de cause, l'éventuelle nécessité de légalisation de titres étrangers n'entreferait qu'un rapport trop indirect avec le décret attaqué pour être regardé comme un acte d'application de ce décret au sens où votre jurisprudence l'entend pour en déduire la nécessité du contreseing prévu par l'article 22 de la Constitution<sup>2</sup> : voyez par référence votre décision du 3 décembre 1980, Université d'Orléans, n°15022, aux tables sur ce point.

IV. Viennent ensuite les moyens tirés de l'inconstitutionnalité de la base légale de certaines dispositions du décret attaqué, pour lesquels il vous suffira de tirer les conséquences de la décision n° 2015-468/469/472 QPC du 22 mai 2015.

Le Conseil constitutionnel a déclaré contraires à la Constitution les dispositions de l'article L. 3122-2 du code des transports, relatif aux modalités de la tarification des prestations des VTC. En application de l'article 62 de la Constitution, il a décidé que cette déclaration d'inconstitutionnalité était applicable à toutes les affaires non jugées définitivement à la date de sa décision, au nombre desquelles figurent les présents recours.

Perdent donc leur base légale l'article R. 3124-7 du code des transports qui prévoit que les manquements à l'article L. 3122-2 du code des transports sont sanctionnés dans les conditions prévues à l'article R. 113-1 du code de la consommation, ainsi que le troisième alinéa de l'article R. 113-1 du code de la consommation qui fixe l'amende pénale punissant la violation de l'article L. 3122-2. Le moyen conduit à l'annulation de ces dispositions, divisibles des autres dispositions du décret attaqué.

Par la même décision, le Conseil constitutionnel a en revanche déclaré conformes à la Constitution les articles L. 3120-2 du code des transports (relatif à l'information sur la localisation et la disponibilité des véhicules) et L. 3122-9 (qui impose le retour des VTC dans un lieu hors chaussée publique dès l'achèvement de la prestation). Vous pourrez donc écarter les moyens d'inconstitutionnalité soulevés à l'encontre de l'article R. 3124-11 et des articles R. 3120-2 et R. 3122-15.

---

<sup>2</sup> Vous sanctionnez l'absence de contreseing par un ministre compétent pour signer au moins certaines des mesures que comportait nécessairement l'application du décret : cf. Section, 31 décembre 1976, Comité de défense des riverains de l'aéroport Paris-Nord, n° 93044, A). Il en est ainsi notamment de la signature conjointe d'un arrêté d'application : Assemblée, 27 avril 1962, Sicard, page 279 et Section, 1er juin 1979, Association "Défense et promotion des langues de France", n° 06410, A : « s'agissant d'un acte de nature réglementaire, les ministres chargés de son exécution sont ceux qui ont compétence pour signer ou contresigner les mesures réglementaires ou individuelles que comporte nécessairement l'exécution du décret »

V. Vous pourrez également écarter une série de moyens dirigés contre des dispositions ciblées du code des transports créées par le décret.

1. L'article R. 3121-12 permet de soumettre la délivrance ou le renouvellement des autorisations de stationnement au respect d'une ou de plusieurs conditions relatives, respectivement, à : / - l'utilisation d'équipements permettant l'accès du taxi aux personnes à mobilité réduite ; / - l'utilisation d'un véhicule hybride ou électrique mentionné à l'article L. 3120-5 ; / - l'exploitation de l'autorisation à certaines heures et dates ou dans certains lieux. ». Il est soutenu que le pouvoir réglementaire n'était pas compétent pour imposer ainsi des limitations à la liberté d'entreprendre non prévues par la loi.

Relèvent du domaine de la loi les limitations de portée générale qui sont apportées à la liberté d'entreprendre, le pouvoir réglementaire ne pouvant intervenir que pour en aménager l'application sans en altérer la portée : voyez la décision 63-25 L du Conseil constitutionnel du 30 juillet 1963 sur les obligations des commissionnaires en douane et, plus explicite, la décision 67-44 L du 27 février 1967 sur l'exploitation d'un débit de boissons. Vous avez par ailleurs admis que l'autorité investie du pouvoir réglementaire pouvait fixer, en vertu des pouvoirs qu'elle tient de l'article 37 de la Constitution, des prescriptions complémentaires de celles résultant de la loi s'agissant de l'exercice de professions réglementées (Assemblée, Ministre de l'intérieur, de la sécurité intérieure et des libertés locales c/ B..., 7 juillet 2004, n° 255136, au Rec.).

Vous pourrez dès lors considérer que le décret attaqué a pu légalement prévoir la possibilité pour l'autorité compétente de soumettre la délivrance ou le renouvellement des autorisations de stationnement au respect des conditions qui sont en cause.

2. Le premier alinéa de l'article R. 3124-13 du même code réprime le fait de proposer à la vente ou de promouvoir une offre de transport mentionnée à l'article L. 3120-1 avec des véhicules qui ne sont pas des véhicules de transport public particulier.

Les requérantes déduisent de cette disposition, et notamment de la référence à l'article L. 3120-1, qu'elle proscrie le covoiturage. Leur raisonnement s'appuie sur une légère ambiguïté de la loi : l'article L. 3120-1 couvre comme on l'a vu les prestations de transport routier de personnes effectuées à titre onéreux avec des véhicules de moins de dix places. Or les requérantes relèvent que la prestation de covoiturage a un caractère onéreux puisqu'une somme correspondant au partage des frais est mise à la charge de la personne transportée.

Mais comme l'a relevé le Conseil constitutionnel dans sa décision n° 2015-484 QPC du 22 septembre 2015, le législateur a distingué les transports publics particuliers à titre onéreux de l'article L. 3120-1 des transports privés routiers de personnes dont le covoiturage défini à l'article L. 3132-1 comme étant l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte. Il s'en déduit que le covoiturage doit être rangé dans les prestations réalisées à titre « non onéreux » au sens de ces dispositions, non couvertes par l'article L. 3120-1.

La prémisse du moyen s'avérant inexact, vous pourrez sans peine écarter les branches tirées de l'atteinte au principe de légalité des délits et des peines et à la liberté du commerce et de l'industrie.

Une branche est tirée de la rupture d'égalité devant les charges publiques du fait que les personnes qui proposent ou promeuvent le covoiturage devraient mettre en place un dispositif complexe et coûteux pour contrôler le respect des conditions légales de tarification. La différence de traitement est difficile à saisir dès lors que de tels contrôle ne résultent pas du décret attaqué, mais se déduisent de la nécessité pour toute personne de veiller au respect des règles qui s'imposent à elle. Mais vous pourrez retenir une solution plus radicale en jugeant, comme l'a déjà fait le Conseil constitutionnel dans sa décision du 22 septembre 2015 pour l'article L. 3124-13, qu'est inopérant un grief tiré de la méconnaissance du principe d'égalité devant les charges publiques à l'encontre de dispositions instituant une sanction ayant le caractère d'une punition au sens de l'article 8 de la Déclaration de 1789 (cf. Ct 19).

Il est enfin soutenu que l'article R. 3124-13 méconnaît le principe *non bis in idem* du fait qu'il institue une punition qui se cumule avec celle déjà prévue par l'article L. 3124-13. Mais les textes ne nous paraissent pas viser les mêmes faits. La disposition législative incrimine 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 l'une des professions réglementées prévues par le code. Sont visées les plateformes Internet permettant cette mise en relation. La disposition réglementaire punit le fait de proposer à la vente ou de promouvoir une offre de transport mentionnée à l'article L. 3120-1 avec des véhicules qui ne sont pas des véhicules de transport public particulier. Est donc visée la prestation elle-même et ceux qui s'y livrent, le cas échéant par l'intermédiaire d'une plateforme Internet. Vous pourrez donc écarter le moyen.

VI. Vient ensuite une critique globale sur l'exercice comparée des activités de taxi et de VTC, dont se déduirait une méconnaissance du principe d'égalité, du fait des dispositions réglementaires ajoutées ou codifiées par le décret attaqué, relatives aux conditions d'accès à la profession de chauffeur de taxi, à la profession d'exploitant de taxis, en particulier la fixation, prévue à l'article R. 3121-5 du code des transports, d'un nombre limité d'autorisations de stationnement et la possibilité de soumettre la délivrance de ces autorisations aux conditions énumérées à l'article R. 3121-12 que nous avons déjà mentionnées. Il est soutenu que ces dispositions réglementaires renforcent la différence de traitement entre taxi et VTC dans une mesure qui entraîne une rupture d'égalité.

Le Conseil constitutionnel a clairement posé le cadre d'analyse de ce principe pour la comparaison des deux professions. Il a relevé, dans sa décision n° 2014-422 QPC du 17 octobre 2014, que le législateur a distingué l'activité consistant à stationner et à circuler sur la voie publique en quête de clients en vue de leur transport et l'activité de transport individuel de personnes sur réservation préalable, la première étant réservée aux taxis qui l'exercent dans un cadre réglementé particulier. Il a en revanche déduit des textes que la seconde activité peut être exercée, non seulement par les taxis, mais également par d'autres professions, notamment celle de voitures de transport avec chauffeur.

Par cette même décision, il en a déduit, par un raisonnement à rebours, que le principe d'égalité n'imposait pas que les taxis et les voitures de tourisme avec chauffeur soient traités différemment au regard de cette seconde activité et qu'ainsi le droit reconnu par les dispositions contestées aux voitures de tourisme avec chauffeur d'exercer l'activité de transport public de personnes sur réservation préalable ne porte aucune atteinte au principe d'égalité devant la loi.

Il est allé un peu plus loin dans sa décision du 22 mai 2015 en validant au regard du principe d'égalité la différence de traitement consistant à réserver aux taxis la faculté d'informer le client de la localisation et de la disponibilité d'un véhicule avant réservation (Ct 14) et à obliger les VTC à retourner à leur base ou hors chaussée publique après achèvement de la prestation. Il s'agit donc de différence de traitement pour l'exercice de l'activité sur réservation préalable, qu'il a pris soin à chaque fois de circonscrire au ressort de l'autorisation de stationner.

La situation qui vous est soumise est plus globale. Il s'agit d'apprécier la différence de traitement des deux professions au regard des avantages (monopole sur la première activité et privilèges sur la seconde) et des contraintes (régime de l'autorisation) des taxis. Vous n'aurez guère de mal à écarter le moyen en reprenant les motifs déjà dégagés à l'échelon de la distinction établie par le législateur : la différence de traitement est justifiée par des objectifs d'ordre public, notamment de police de la circulation et du stationnement sur la voie publique ; elle est par ailleurs en rapport direct avec l'objet de la loi qui l'établit puisqu'il s'agit de préciser le régime de l'autorisation. Et vous ne pourrez considérer qu'elle est manifestement disproportionnée au regard des motifs susceptibles de la justifier, en l'espèce la nécessité d'offrir aux clients des garanties sur le service rendu par les taxis, pour partie monopolistique ; et s'agissant du contingentement, dont l'article R. 3121-5 affirme le principe, qui n'est explicitement prévu par la loi mais qui se déduit des dispositions des articles L. 3121-2 et L. 3121-3 (c'est la faculté pour certains détenteurs d'autorisation<sup>3</sup> de présenter à titre onéreux un successeur à l'autorité administrative) et définit les modalités, les motifs qui le justifient sont à trouver dans la police de la circulation mais également dans la protection des intérêts économiques des exploitants de taxis en place.

VII. Le moyen tiré de ce que les dispositions de l'article R. 3124-2 méconnaîtraient le principe de nécessité et de proportionnalité des peines est dépourvu des précisions permettant d'en apprécier le bien-fondé.

Contrairement à ce qui est soutenu, aucune des dispositions invoquées du décret attaqué n'a pour objet ni pour effet, directement ou indirectement, de défavoriser les entreprises ou les travailleurs ressortissants d'un Etat membre autre que la France : vous pourrez écarter comme inopérant le moyen tiré de la méconnaissance des stipulations de l'article 56 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

VIII. Reste une dernière série de moyens qui soulèvent la difficulté la plus sérieuse. Ils sont tirés de la méconnaissance de l'article 8 de la directive 98/34/CE du 22 juin 1998 du Parlement européen et du Conseil, modifié par la directive 98/48/CE du 20 juillet 1998, prévoyant une procédure d'information dans le domaine des normes et réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information.

Il impose la communication à la Commission de tout projet de règle technique, dont la définition, qui résulte du point 11) de l'article 1<sup>er</sup>, renvoie aux deux domaines couverts, c'est à

---

<sup>3</sup> Il s'agit de celles délivrées avant la promulgation de la loi du 1<sup>er</sup> octobre 2014.

dire les produits industriels et agricoles mais également les services de la société de l'information ajoutés par la directive modificatrice de juillet 1998.

Vous avez déjà jugé que le défaut de communication présente la caractéristique d'un vice substantiel : voyez la décision Syndicat des fabricants d'explosifs, de pyrotechnie et d'artifices et autres du 30 mars 2011 (n°336954, aux T.) qui reprend la solution de principe dégagée par la décision d'assemblée du 11 mars 1994, Union des transporteurs en commun de voyageurs des Bouches-du-Rhône et autres (au Rec. p. 116). La solution est justifiée par l'objet de la communication. Celle-ci permet d'instaurer un dialogue avec la Commission préalablement à l'édiction de tout ensemble de normes techniques, l'Etat membre devant retarder de trois à douze mois l'adoption définitive du texte, selon que la Commission estime ou non que le projet appelle une réaction de sa part (cf. art. 9 de la directive).

Reste à déterminer si les activités couvertes par le décret, et notamment celles liées à la réservation préalable, relèvent des services de la société de l'information. Le champ matériel couvert par la directive résulte des définitions de son article 1<sup>er</sup>. En vertu de son point 2), constitue un service de la société de l'information « tout service presté normalement contre rémunération, à distance par voie électronique et à la demande individuelle d'un destinataire de services », chacun des termes de la définition étant eux-mêmes définis.

Il est certain que l'activité de transport elle-même ne relève pas d'une telle définition : il s'agit en effet d'un service de proximité à caractère matériel. Et tant que cette activité consistait à attendre le client ou à le rechercher sur la voie publique, il n'y avait guère de place pour la société de l'information. Mais le développement des prestations sur réservation préalable a radicalement changé la situation en conduisant à distinguer l'activité de commercialisation de celle purement matérielle de transport des personnes. L'une et l'autre peuvent ne plus relever des mêmes acteurs économiques. S'est d'ailleurs développé le métier de centrale de réservation qui fournit ses services aux exploitants des véhicules de transport. Cette division des fonctions permet donc de distinguer une activité qui répond au premier critère des services de la société de l'information, celui de la prestation à distance.

C'est le développement de l'internet mobile qui a fait entrer cette activité dans l'ère électronique en permettant la mise en relation du client mobile avec le taxi mobile. Ont alors fleuri les applications de *smartphones* permettant la réservation instantanée, celles-ci étant effectuée à la demande individuelle du destinataire de services, ce qui correspond donc au dernier critère de la définition.

Se dégage donc un métier, distinct de celui du transporteur physique, consistant à mettre en relation des exploitants et des clients : métier défini par le code des transports pour les VTC à l'article L. 3122-1, et faisant l'objet de dispositions particulières qui figurent aux articles L. 3122-5 et 6.

IX. Reste à déterminer si les deux fonctions sont dissociables pour l'application de la directive.

Le critère de dissociabilité a été introduit par la CJUE dans un arrêt C-108/09 du 2 décembre 2010 Ker-Optika bt contre ANTSZ Dél-dunantuli Regionális Intézet, rendu pour l'application de la directive 2000/31/CE du Parlement européen et du Conseil du 8 juin 2000, relative à certains aspects juridiques des services de la société de l'information, et notamment

du commerce électronique, dont le champ d'application est défini par référence à celui de la directive de 1998.

La cour examine si les activités immatérielles en cause, en l'espèce la vente à distance de lentilles de contact, sont indissociablement liées à des activités qui, par leur nature, ne sont pas des services de la société de l'information, du fait qu'elles ne peuvent être réalisées à distance ou par voie électronique : il s'agissait en l'espèce de la consultation médicale requérant un examen physique du patient. Et la cour juge que cet examen ne fait pas indissociablement partie de la vente des lentilles de contact, dès lors qu'il peut être effectué indépendamment de l'acte de vente, celui-ci pouvant être réalisée, même à distance, sur la base d'une prescription effectuée par le médecin ophtalmologiste qui a, au préalable, examiné le client.

La dissociabilité est moins évidente pour les activités de transport de personnes sur réservation préalable, du fait que la commercialisation précède immédiatement la prestation de transport, et qu'elle est réalisée spécifiquement pour elle. Mais il n'en reste pas moins que les deux types d'activité bénéficient d'une forte autonomie : les plateformes de réservation peuvent offrir leur service à tous les professionnels des transports publics particuliers tandis que, de la même façon qu'un siège de TGV peut être réservé par l'intermédiaire de plusieurs prestataires de vente, un même professionnel peut offrir à la vente ses prestations de transport par l'intermédiaire de plusieurs plateformes de réservation...

Enfin, le dernier critère, tiré de l'existence d'une rémunération, est globalement satisfait pour l'activité de ces plateformes, dont les services sont payants lorsqu'ils ne sont pas directement mis en œuvre par l'exploitant.

Il semble donc que l'on peut distinguer une activité de réservation électronique qui constitue un service de la société de l'information au sens de la directive, mais on peut conserver un doute sur ce point.

X. Il convient ensuite de rechercher si les dispositions en cause constituent des règles relatives à ce type de services, règles qui sont définies, au point 5 de l'article 1<sup>er</sup> de la directive, comme des exigences de nature générale relative à l'accès aux activités de services visées au point 2 et à leur exercice, notamment les dispositions relatives au prestataire de services, aux services et au destinataire de services, à l'exclusion des règles qui ne visent pas spécifiquement les services définis au même point. La directive précise qu'une règle est considérée comme visant spécifiquement les services de la société de l'information lorsque, au regard de sa motivation et du texte de son dispositif, elle a pour finalité et pour objet spécifiques, dans sa totalité ou dans certaines dispositions ponctuelles, de régler de manière explicite et ciblée ces services.

1. Est d'abord visé l'article R. 3124-11 du code des transports créé par le décret attaqué, pris en application 1<sup>o</sup> du III. de l'article L. 3120-2 du code des transport, qui interdit aux personnes non titulaires d'une autorisation de stationnement « le fait d'informer un client, avant la réservation mentionnée au 1<sup>o</sup> 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 ».

Ces dispositions ont pour objet, comme le confirment les travaux parlementaires, de réserver aux sociétés de taxis la possibilité d'informer leurs clients à distance, par voie électronique et grâce à un système de géolocalisation, de la localisation et de la disponibilité d'un véhicule en vue d'une réservation.

Il s'agit de façon certaine d'une exigence de nature générale relative à l'exercice du service de réservation. On peut douter de son caractère spécifique au service en cause, selon la définition stricte qu'en donne la directive, qui exige que la disposition en cause règlemente de manière explicite et ciblée ces services. Or la disposition ne vise pas de façon explicite et ciblée les plateformes de réservation électroniques. Mais il est certain que c'est bien ces dernières, et elle seules, qui sont atteintes par la restriction : on imagine mal qu'une plateforme de réservation par téléphone assure un suivi de localisation au bénéfice du client.

Les dispositions critiquées instituent donc bien une règle relative à un service de la société de l'information au sens de la directive, mais nous concevons qu'il existe un doute sur ce point également.

Reste une difficulté : la règle résulte directement de la loi, et non de l'article R. 3124-11 dont l'objet est d'incriminer l'interdiction prévue par la loi, en punissant de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe le fait d'y contrevenir. C'est pourquoi le moyen est soulevé par la voie de l'exception contre le 1° du III. de l'article L. 3120-2, issu de la loi du 1er octobre 2014, dont il est constant qu'elle n'a pas fait l'objet de la procédure d'information exigée par la directive de 1998. Mais si vous avez jugé, par votre récente décision A... et autres du 27 octobre 2015 (n° 393026 et autres, au Rec.) qu'est inopérant le moyen tiré de ce que la procédure d'adoption de la loi n'aurait pas été conforme aux stipulations d'un traité ou un accord régulièrement introduit dans l'ordre juridique interne, fermant ainsi la voie des « exceptions d'inconventionnalité externe », une telle solution n'est pas transposable au droit de l'Union européenne, qui a créé un ordre juridique propre, reconnu à l'article 88-1 de la Constitution, et dont la CJUE a de longue date promu l'intégration la plus complète possible aux systèmes juridiques des États membres (cf. les arrêts du 5 février 1963, Van Gend en Loos, 26/62, Rec . p . 3, et du 15 juillet 1964, Costa, 6/64, Rec . p . 1141.), dans le but assurer le plein effet au droit de l'Union.

Vous n'aurez donc guère de doute à cantonner la solution A.... Il s'en déduit que le 1° du III. de l'article L. 3120-2 est affecté d'un vice de procédure qui entache d'illégalité l'article R. 3124-11 créé par le décret attaqué, dont il constitue la base légale.

Relevons, à supposer que vous considériez que le vice est régularisable, que le décret n'a pas lui-même fait l'objet de la procédure d'information exigée par la directive de 1998. Mais nous doutons, en tout état de cause, qu'une telle procédure aurait pu purger le vice qui affecte la loi, du fait que son entrée en vigueur n'est pas conditionnée à des mesures réglementaires.

2. Est ensuite visé le deuxième alinéa de l'article R. 3121-5 du code des transports créé par le décret attaqué, pris en application de l'article L. 3121-11-1 qui institue un « registre national recensant les informations relatives à l'identification, à la disponibilité et à

la géolocalisation des taxis (...) dénommé : “registre de disponibilité des taxis”, [qui] a pour finalité d’améliorer l’accès aux taxis par leurs clients en favorisant le développement de services innovants. (...) », et qui est géré par l’autorité administrative.

Nous ne voyons pas là, de façon certaine, une « règle technique » au sens du 11) de l’article 1<sup>er</sup> de la directive, qui ne vise que les spécifications techniques ou autres exigences et les règles relatives aux services, dont l’observation est obligatoire : or les taxis ne sont pas tenus de participer au registre en cause.

3. Est ensuite visé l’article R. 3124-13 qui punit de l’amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe : « *le fait de proposer à la vente ou de promouvoir une offre de transport mentionnée à l’article L. 3120-1 avec des véhicules qui ne sont pas des véhicules de transport public particulier / (...)* ». Il est soutenu que cette disposition a pour effet d’interdire les offres de plateforme de réservation susceptibles d’être utilisées pour contourner la réglementation des transports publics particuliers. Mais il n’est guère douteux que la disposition pénale ne constitue pas par elle-même une exigence de nature générale relative à l’accès et à l’exercice du service de réservation électronique : son objet est de réprimer le non respect des exigences générales établies par ailleurs. Et si on considérait qu’elle a pour effet d’empêcher la création de plateforme de réservation, ces dispositions ne pourraient être regardées comme réglementant de manière explicite l’accès au service.

Il nous paraît donc certain que l’article R. 3124-13 ne relève pas du champ de l’obligation de notification.

4. Enfin, est visé l’article L. 3121-1 du code des transports imposant aux taxis d’être munis « d’un terminal de paiement électronique », mais cette disposition ne concerne pas le service de la société de l’information que nous avons identifié et il ne constitue pas par lui-même un service de cette nature, ne répondant notamment pas à la condition du service effectué à distance.

Nous pensons donc que vous pourrez écarter le moyen dans toutes ses branches, sauf celui relatif à l’article R. 3124-11 du code des transports, pour lequel on peut conserver un doute sur la soumission à l’obligation de notification de la disposition législative constituant sa base légale. C’est la raison pour laquelle nous vous proposons de poser à la CJUE les deux questions suivantes :

- le service de réservation préalable à distance et par voie électronique d’une prestation de transport de personnes destinée à être réalisé par des professions soumises à autorisation administrative constitue-t-il une activité de service au sens du point 2) de l’article 1<sup>er</sup> de la directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil du 28 juin 1998 ?

- en cas de réponse positive, la disposition interdisant, avant la réservation préalable, la localisation et la disponibilité, quel que soit le moyen utilisé, des véhicules de transport mis en œuvre par une partie des professionnels, constitue-t-elle une règle relative à ce service, au sens du point 5) de l’article 1<sup>er</sup> de la même directive ?

Vous pourrez donc :

- annuler le décret en tant qu'il crée l'article R. 3124-7 du code des transports et le troisième alinéa de l'article R. 113-1 du code de la consommation ;

- surseoir à statuer sur les requêtes, en tant qu'elles sont dirigées contre les dispositions du décret qui créent l'article R. 3124-11 du code des transports, jusqu'à ce que la Cour de justice de l'Union européenne se soit prononcée sur les deux questions juste mentionnées.

- rejeter le surplus des conclusions des requêtes à fin d'annulation est rejeté.

Tel est le sens de nos conclusions.