

Décision n° 2013-318 QPC
du 7 juin 2013

(M. Mohamed T.)

Le Conseil constitutionnel a été saisi le 20 mars 2013 par la Cour de cassation (chambre criminelle, arrêt n° 1298 du 19 mars 2013), dans les conditions prévues à l'article 61-1 de la Constitution, d'une question prioritaire de constitutionnalité posée par M. Mohamed T., relative à la conformité aux droits et libertés que la Constitution garantit des articles L. 3123-1, L. 3123-2 et L. 3124-9 du code des transports.

LE CONSEIL CONSTITUTIONNEL,

Vu la Constitution ;

Vu l'ordonnance n° 58-1067 du 7 novembre 1958 modifiée portant loi organique sur le Conseil constitutionnel ;

Vu le code des transports ;

Vu le code du tourisme ;

Vu l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports ;

Vu la loi n° 2012-375 du 19 mars 2012 relative à l'organisation du service et à l'information des passagers dans les entreprises de transport aérien de passagers et à diverses dispositions dans le domaine des transports, notamment le paragraphe I de son article 1^{er} ;

Vu le règlement du 4 février 2010 sur la procédure suivie devant le Conseil constitutionnel pour les questions prioritaires de constitutionnalité ;

Vu les observations produites pour le requérant par Me Rachel Piralian, avocat au barreau de Paris, enregistrées les 9 et 23 avril 2013 ;

Vu les observations produites par le Premier ministre, enregistrées le 11 avril 2013 ;

Vu les pièces produites et jointes au dossier ;

Me Piralian, pour le requérant et M. Xavier Pottier, désigné par le Premier ministre, ayant été entendus à l'audience publique du 14 mai 2013 ;

Vu la lettre du 23 mai 2013 par laquelle le Conseil constitutionnel a soumis aux parties un grief susceptible d'être soulevé d'office ;

Vu les observations produites par le Premier ministre, enregistrées le 31 mai 2013 ;

Le rapporteur ayant été entendu ;

1. Considérant qu'aux termes de l'article L. 3123-1 du code des transports : « Les entreprises qui mettent à la disposition de leur clientèle, pour assurer leur transport ainsi que celui de leurs bagages, des motocyclettes ou des tricycles à moteur conduits par le propriétaire ou son préposé, suivant des conditions fixées à l'avance entre les parties, doivent disposer, dans des conditions fixées par voie réglementaire, de chauffeurs qualifiés et de véhicules adaptés » ;

2. Considérant qu'aux termes de l'article L. 3123-2 du même code : « Les véhicules affectés à l'activité mentionnée à l'article L. 3123-1 ne peuvent ni stationner, ni circuler sur la voie publique en quête de clients.

« Ils ne peuvent stationner à l'abord des gares et aéroports, dans le respect des règles du code de la route ou des règlements édictés par l'autorité compétente, que si leur conducteur peut justifier d'une réservation préalable » ;

3. Considérant qu'aux termes de l'article L. 3124-9 du même code : « I. – Le fait de contrevenir aux dispositions de l'article L. 3123-2 est puni d'un an d'emprisonnement et d'une amende de 15 000 €

« II. – Les personnes physiques coupables de l'infraction prévue au présent article encourent également les peines complémentaires suivantes :

« 1° La suspension, pour une durée de cinq ans au plus, du permis de conduire ;

« 2° L'immobilisation, pour une durée d'un an au plus, du véhicule qui a servi à commettre l'infraction ;

« 3° La confiscation du véhicule qui a servi à commettre l'infraction ;

« 4° L'interdiction, pour une durée de cinq ans au plus, d'entrer et de séjourner dans l'enceinte d'une ou plusieurs infrastructures aéroportuaires ou portuaires, d'une gare ferroviaire ou routière, ou de leurs

dépendances, sans y avoir été préalablement autorisé par les autorités de police territorialement compétentes » ;

4. Considérant que, selon le requérant, l'imprécision des termes qui encadrent l'exercice de l'activité de transport des personnes au moyen de véhicules motorisés à deux ou trois roues méconnaît l'objectif de valeur constitutionnelle d'accessibilité et d'intelligibilité de la loi, ainsi que le principe de légalité des délits et des peines ; qu'en raison de leur caractère excessif, les restrictions apportées à l'exercice de cette activité par ces dispositions méconnaîtraient en outre la liberté d'aller et venir et la liberté d'entreprendre ; qu'il soutient également que les différences entre les règles applicables à cette activité et celles applicables aux taxis ou aux véhicules de petite remise méconnaissent le principe d'égalité devant la loi ; qu'enfin seraient méconnus le droit à un recours juridictionnel effectif et la sécurité juridique ;

5. Considérant que le livre I^{er} de la troisième partie du code des transports est consacré au transport routier de personnes ; que son titre II, consacré aux transports publics particuliers, comprend des dispositions relatives aux taxis, aux voitures de petite remise et aux véhicules motorisés à deux ou à trois roues ;

6. Considérant que la réglementation applicable aux taxis, définie par l'article L. 3121-1 du même code, repose sur un régime d'autorisation administrative ; que le propriétaire ou l'exploitant d'un taxi est titulaire, dans sa commune ou son service commun de rattachement, d'une autorisation administrative de stationnement sur la voie publique en attente de la clientèle ; que ces véhicules sont en outre dotés d'équipements spéciaux permettant la mise en œuvre d'un tarif réglementé ;

7. Considérant qu'en vertu de l'article L. 3122-1 du même code, les voitures de petite remise sont des véhicules automobiles mis à la disposition des personnes qui en font la demande pour assurer leur transport ; que l'exploitation de ces voitures est soumise à une autorisation administrative ; que le tarif des transports n'est pas réglementé ; qu'en vertu de l'article L. 3122-3, ces véhicules ne peuvent « ni stationner, ni circuler sur la voie publique en quête de clients » ;

8. Considérant, en outre, que les articles L. 231-1 et L. 231-3 du code du tourisme fixent les règles applicables à l'exploitation de voitures de tourisme avec chauffeur « suivant des conditions fixées à l'avance entre les parties » ; que cette activité est soumise à un régime d'immatriculation ; que le tarif des transports n'est pas réglementé ; que ces voitures ne

peuvent ni stationner sur la voie publique si elles n'ont pas fait l'objet d'une location préalable ni être louées sur place ;

9. Considérant que les dispositions contestées sont relatives à la réglementation du transport public de particuliers par des véhicules motorisés à deux ou trois roues, qui s'est développé récemment ;

10. Considérant, en premier lieu, que l'article 6 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789 dispose que la loi « doit être la même pour tous, soit qu'elle protège, soit qu'elle punisse » ; que le principe d'égalité ne s'oppose ni à ce que le législateur règle de façon différente des situations différentes, ni à ce qu'il déroge à l'égalité pour des raisons d'intérêt général, pourvu que, dans l'un et l'autre cas, la différence de traitement qui en résulte soit en rapport direct avec l'objet de la loi qui l'établit ;

11. Considérant que ni le principe d'égalité, ni aucune autre exigence constitutionnelle n'impose que l'activité de transport public de particuliers au moyen de véhicules motorisés à deux ou trois roues soit soumise à la même réglementation que celle qui s'applique à l'activité de transport public de particuliers au moyen de véhicules automobiles ; que, par suite, le grief tiré de l'atteinte au principe d'égalité devant la loi doit être écarté ;

12. Considérant, en deuxième lieu, que la liberté d'entreprendre découle de l'article 4 de la Déclaration de 1789 ; qu'il est loisible au législateur d'apporter à cette liberté des limitations liées à des exigences constitutionnelles ou justifiées par l'intérêt général, à la condition qu'il n'en résulte pas d'atteintes disproportionnées au regard de l'objectif poursuivi ; que, d'autre part, la liberté d'aller et de venir est une composante de la liberté personnelle protégée par les articles 2 et 4 de la Déclaration de 1789 ;

13. Considérant, d'une part, qu'en prévoyant, à l'article L. 3123-1 du code des transports, que les véhicules motorisés à deux ou trois roues affectés à l'activité de transport de personnes doivent « disposer, dans des conditions fixées par voie réglementaire, de chauffeurs qualifiés et de véhicules adaptés », le législateur a entendu qu'une réglementation assure en particulier la sécurité des passagers de ces véhicules ; qu'en elle-même, l'existence d'une telle réglementation ne porte pas une atteinte disproportionnée à la liberté d'entreprendre ; qu'il n'appartient pas au Conseil constitutionnel d'examiner les mesures réglementaires prises à cette fin ;

14. Considérant, d'autre part, que le législateur a entendu que l'activité des véhicules motorisés à deux ou trois roues ne soit soumise ni à autorisation préalable ni à déclaration, qu'elle ne soit pas contingentée, que son exercice ne soit pas soumis à un tarif réglementé et ne soit pas davantage soumis à un examen d'aptitude professionnelle mais soit ouvert à tout chauffeur qualifié ; qu'au regard de ces règles, il a entendu que les véhicules de transport à deux ou trois roues ne puissent circuler ou stationner sur la voie publique en quête de clients en vue de leur transport, cette dernière activité ne pouvant s'exercer que dans le cadre réglementé de l'activité de taxi ; qu'eu égard aux objectifs d'ordre public poursuivis, notamment de police de la circulation et du stationnement sur la voie publique, les dispositions contestées apportent à la liberté d'entreprendre des restrictions qui ne sont pas manifestement disproportionnées ;

15. Considérant qu'il résulte de ce qui précède que les griefs tirés de la méconnaissance de la liberté d'entreprendre doivent être écartés ; qu'il en va de même des griefs tirés de l'atteinte à la liberté d'aller et de venir ;

16. Considérant, en troisième lieu, que le législateur tient de l'article 34 de la Constitution, ainsi que du principe de légalité des délits et des peines qui résulte de l'article 8 de la Déclaration de 1789, l'obligation de fixer lui-même le champ d'application de la loi pénale et de définir les crimes et délits en termes suffisamment clairs et précis ;

17. Considérant, que, s'il appartient aux autorités chargées de mettre en œuvre les dispositions contestées d'apprécier, sous le contrôle des juridictions compétentes, les situations de fait répondant à la circulation ou au stationnement « en quête de clients », aux « abords » des gares et aéroports et à la justification « d'une réservation préalable », ces notions ne revêtent pas un caractère équivoque et sont suffisamment précises pour garantir contre le risque d'arbitraire ; que, dès lors, le grief tiré de la méconnaissance du principe de légalité des délits et des peines doit être écarté ;

18. Considérant, en quatrième lieu, que l'article 8 de la Déclaration de 1789 dispose : « La loi ne doit établir que des peines strictement et évidemment nécessaires » ; qu'aux termes de l'article 34 de la Constitution : « La loi fixe les règles concernant... la détermination des crimes et délits ainsi que les peines qui leur sont applicables » ; que, si la nécessité des peines attachées aux infractions relève du pouvoir d'appréciation du législateur, il incombe au Conseil constitutionnel de s'assurer de l'absence de disproportion manifeste entre l'infraction et la peine encourue ;

19. Considérant qu'en punissant la méconnaissance des dispositions de l'article L. 3123-2 du code des transports d'une peine complémentaire d'interdiction « pour une durée de cinq ans au plus, d'entrer et de séjourner dans l'enceinte d'une ou plusieurs infrastructures aéroportuaires ou portuaires, d'une gare ferroviaire ou routière, ou de leurs dépendances, sans y avoir été préalablement autorisé par les autorités de police territorialement compétentes », les dispositions du 4° de l'article L. 3124-9 du code des transports, qui soumettent l'entrée dans une telle enceinte, tant pour des motifs personnels que pour des motifs professionnels, à une autorisation discrétionnaire de l'autorité de police compétente, ont instauré une peine manifestement disproportionnée ; que, par suite, ce 4° doit être déclaré contraire à la Constitution ;

20. Considérant qu'aux termes du deuxième alinéa de l'article 62 de la Constitution : « Une disposition déclarée inconstitutionnelle sur le fondement de l'article 61-1 est abrogée à compter de la publication de la décision du Conseil constitutionnel ou d'une date ultérieure fixée par cette décision. Le Conseil constitutionnel détermine les conditions et limites dans lesquelles les effets que la disposition a produits sont susceptibles d'être remis en cause » ; que, si, en principe, la déclaration d'inconstitutionnalité doit bénéficier à l'auteur de la question prioritaire de constitutionnalité et la disposition déclarée contraire à la Constitution ne peut être appliquée dans les instances en cours à la date de la publication de la décision du Conseil constitutionnel, les dispositions de l'article 62 de la Constitution réservent à ce dernier le pouvoir tant de fixer la date de l'abrogation et reporter dans le temps ses effets que de prévoir la remise en cause des effets que la disposition a produits avant l'intervention de cette déclaration ;

21. Considérant que la déclaration d'inconstitutionnalité du 4° de l'article L. 3124-9 du code des transports prend effet à compter de la publication de la présente décision ; qu'elle est applicable à toutes les affaires non jugées définitivement à cette date ; que les peines définitivement prononcées avant cette date sur le fondement de cette disposition cessent de recevoir application ;

22. Considérant que, pour le surplus, les dispositions contestées, qui ne méconnaissent aucun autre droit ou liberté que la Constitution garantit, doivent être déclarées conformes à la Constitution,

D É C I D E :

Article 1^{er}.– Le 4^o de l'article L. 3124-9 du code des transports est contraire à la Constitution.

Article 2.– La déclaration d'inconstitutionnalité de l'article 1^{er} prend effet à compter de la publication de la présente décision dans les conditions prévues au considérant 21.

Article 3.– Les articles L. 3123-1 et L. 3123-2 du code des transports, ainsi que le surplus de son article L. 3124-9 sont conformes à la Constitution.

Article 4.– La présente décision sera publiée au *Journal officiel* de la République française et notifiée dans les conditions prévues à l'article 23-11 de l'ordonnance du 7 novembre 1958 susvisée.

Délibéré par le Conseil constitutionnel dans sa séance du 6 juin 2013, où siégeaient : M. Jean-Louis DEBRÉ, Président, M. Jacques BARROT, Mmes Claire BAZY MALAURIE, Nicole BELLOUBET, MM. Guy CANIVET, Michel CHARASSE, Renaud DENOIX de SAINT MARC, Hubert HAENEL et Mme Nicole MAESTRACCI.

Rendu public 7 juin 2013.