

Décision n° 2013-670 DC du 23 mai 2013

Loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports

Le projet de loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports a été délibéré en Conseil des ministres le 3 janvier 2013. Le Gouvernement a déposé ce texte sur le bureau du Sénat et engagé la procédure accélérée. Le Sénat puis l'Assemblée nationale ont adopté le projet de loi en première lecture respectivement les 12 février et 16 avril. Une commission mixte paritaire (CMP) s'est réunie et a adopté un texte sur les dispositions restant en discussion le 17 avril. Celui-ci a été adopté par les deux chambres dans des termes identiques le 18 avril pour le Sénat et le 24 avril pour l'Assemblée nationale. La loi a été déférée le 25 avril au Conseil constitutionnel par plus de soixante députés, qui contestaient la conformité à la Constitution des dispositions du paragraphe I de l'article 16.

Dans sa décision n° 2013-670 DC du 23 mai 2013, le Conseil constitutionnel a déclaré les dispositions contestées conformes à la Constitution.

I. – Les dispositions contestées

A. – La question de la répercussion de la taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandises

1. – La taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandises

Après une expérimentation introduite pour l'Alsace par l'article 27 de la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports, la loi n° 2008-1425 de finances pour 2009 du 27 décembre 2008 a créé, par son article 153, deux taxes : d'une part une taxe pesant sur les véhicules de transport de marchandises de plus de 12 tonnes empruntant le réseau routier de la région d'Alsace et, d'autre part, une taxe nationale pesant sur les véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes empruntant le réseau routier national.

Dans le cadre du paragraphe VI de l'article 11 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement (dite Grenelle I), plusieurs objectifs ont été assignés à ces

taxes : protection de l'environnement, incitation aux transports combinés et recherche de nouvelles ressources pour financer les infrastructures. L'objectif environnemental conduit à désigner fréquemment cette fiscalité du terme d'« écotaxe poids lourds ».

L'article 153 de la loi de finances pour 2009 a été modifié par les lois n^{os} 2009-1674 du 30 décembre 2009 de finances rectificative pour 2009 (article 32, V), 2010-1658 du 29 décembre 2010 de finances rectificative pour 2010 (article 49) et 2011-1978 du 28 décembre 2011 de finances rectificative pour 2011 (article 53).

L'écotaxe est payée par les propriétaires de poids lourds de plus de 3,5 tonnes. Le réseau routier concerné est le réseau autoroutier et routier, non soumis à péage, appartenant au domaine public national, ainsi que les routes appartenant à des collectivités territoriales susceptibles de supporter un report significatif de trafic. Ce réseau routier est défini par décret¹. Il s'agit de faire payer l'usage de ce réseau gratuit, y compris aux poids lourds de transports internationaux qui traversent le territoire français.

Pour la mise en œuvre de cette taxe, le réseau est découpé en sections de tarification. Chaque poids lourd est doté d'un enregistreur. Le fait générateur de la taxe intervient, et cette dernière est exigible, lors du franchissement d'un point de tarification. L'assiette de la taxe est constituée par la longueur des sections de tarification empruntées par le véhicule. Le taux kilométrique de la taxe est fonction du nombre d'essieux et du poids total autorisé en charge du véhicule soumis à la taxe. Les taux kilométriques sont minorés pour les départements métropolitains défavorisés par leur périphéricité. La taxe est liquidée mensuellement.

Ni la taxe poids lourds, ni la taxe poids lourds alsacienne n'est encore en vigueur. Le délai de mise en œuvre de ce dispositif est lié à la mise en place d'un enregistreur dans chaque véhicule ainsi qu'à l'équipement de tout le réseau concerné par la taxe. Un contrat de partenariat public-privé a été signé par le précédent Gouvernement en 2011. La société « Écomouv » sera annuellement rémunérée environ 230 millions d'euros pour un produit attendu de la taxe d'environ 1,2 milliard d'euros par an. 760 millions d'euros seront affectés à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) et 160 millions aux collectivités territoriales pour l'usage du réseau routier dont elles sont propriétaires.

¹ Décret n° 2011-910 du 27 juillet 2011 relatif à la consistance du réseau routier local soumis à la taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandises.

La loi déferée procède à de nouvelles modifications des dispositions relatives à ces taxes figurant aux articles 269 à 283 *quinquies* et 285 *septies* du code des douanes :

- son article 12 supprime la taxe expérimentale relative à la région Alsace ;
- ses articles 13 et 14 créent des exonérations au profit de certains véhicules ;
- son article 15 modifie les minorations de taux kilométriques liées à la périphéricité.

2. - La répercussion de la taxe sur les bénéficiaires de la circulation des marchandises

Dès l'origine, le principe d'une répercussion de la taxe auprès des utilisateurs ou bénéficiaires du transport a été retenu. Comme en disposait le troisième alinéa du paragraphe VI de l'article 11 de la loi dite Grenelle de l'environnement : « *Cette taxe sera répercutée par les transporteurs sur les bénéficiaires de la circulation des marchandises.* »

Cette répercussion permet, dans la logique de la fiscalité écologique, d'envoyer un « signal-prix » à l'utilisateur dont le comportement a une incidence sur l'environnement (en l'espèce, les personnes qui font transporter des marchandises par route).

Le mécanisme de répercussion initialement prévu figurait au paragraphe V de l'article 153 de la loi de finances pour 2009. L'ordonnance du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports a inséré ce mécanisme aux articles L. 3221-2 et L. 3222-3 de ce code, qui prévoyaient une majoration de plein droit des taxes prévues aux articles 269 à 283 *quater* et 285 *septies* du code des douanes supportées par l'entreprise pour la réalisation de l'opération de transport et renvoyaient à un décret en Conseil d'État le soin de fixer les conditions dans lesquelles cette majoration est établie, sur des bases réelles ou forfaitaires ainsi que les modalités d'application correspondantes.

Sur ces bases, a été pris un décret n° 2012-670 du 4 mai 2012 relatif aux modalités de majoration du prix du transport liée à l'instauration de la taxe alsacienne et de la taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandise. Ce décret a distingué trois cas de figure :

- lorsque l'opération de transport est effectuée pour le compte d'un donneur d'ordres unique, la répercussion se fait au réel et correspond au montant dû au titre de la taxe ;

– lorsque l’opération de transport repose sur une organisation donnant lieu soit à des opérations de groupages et de tris à des fins d’acheminement, soit à toute autre prestation indissociable de l’opération de transport, la majoration est *« d’un montant forfaitaire en application d’un barème fixé par arrêté du ministre chargé des transports et établi en fonction du poids et des lieux de chargement et de déchargement des marchandises transportées »* ;

– dans les autres cas, le prix du transport routier est majoré d’un pourcentage forfaitaire calculé par le transporteur en appliquant le pourcentage résultant du rapport entre le montant dû au titre de la taxe pour la période pendant laquelle l’opération de transport a été effectuée et le chiffre d’affaires de cette période.

Ce décret a été vivement critiqué. Un groupe de travail a analysé ses défauts. D’une part, le décret nécessite un suivi administratif coûteux et des relevés très précis. La surcharge administrative est forte pour des entreprises comptant peu de personnel administratif. D’autre part, le prix d’une opération de transport n’est, comme le souligne le Gouvernement dans son exposé des motifs, *« qu’indirectement et partiellement relié à l’itinéraire suivi »*. Ainsi *« le prix ne repose pas sur les mêmes paramètres que ceux servant au calcul de la taxe »*.

Pour répondre à ces difficultés, l’article 16 de la loi déferée substitue un mécanisme de majoration du prix de la prestation de transport routier de marchandises contractuellement défini au mécanisme antérieur de répercussion du montant de l’écotaxe. Désormais, *« pour prendre en compte la taxe prévue aux articles 269 à 283 quater du code des douanes acquittée par le transporteur »*, les prix contractuellement définis seront majorés de plein droit d’un taux qui sera fixé en fonction de la région de chargement et de déchargement, un taux unique étant fixé pour les transports interrégionaux et les transports internationaux dont la partie française l’est sur plusieurs régions.

En premier lieu le paragraphe I de l’article 16 abroge la mention de l’écotaxe au 5° de l’article L. 3221-2 du code des transports.

En second lieu, le paragraphe I de l’article 16 rédige ainsi l’article L. 3222-3 du même code :

« Pour prendre en compte la taxe prévue aux articles 269 à 283 quater du code des douanes acquittée par le transporteur, le prix de la prestation de transport routier de marchandises contractuellement défini fait l’objet de plein droit, pour la partie du transport effectuée sur le territoire métropolitain, quel que soit l’itinéraire emprunté, d’une majoration résultant de l’application d’un taux qui est fonction des régions de chargement et de déchargement des marchandises »

transportées et, pour les transports internationaux, à défaut de régions de chargement et de déchargement, des régions où se situent les points d'entrée et de sortie du territoire métropolitain.

« Un taux uniforme est fixé, pour chaque région, pour les transports effectués à l'intérieur de cette seule région et pour les transports internationaux dont la partie effectuée sur le territoire métropolitain l'est à l'intérieur de cette seule région.

« Un taux unique est fixé pour les transports effectués entre régions et pour les transports internationaux dont la partie effectuée sur le territoire métropolitain l'est sur plusieurs régions.

« Les taux mentionnés aux deuxième et troisième alinéas du présent article sont compris entre 0 % et 7 %. Ils correspondent à l'évaluation de l'incidence moyenne de la taxe mentionnée au premier alinéa sur les coûts de transport compte tenu de la consistance du réseau soumis à cette taxe, des trafics de poids lourds et des itinéraires observés ainsi que du barème de cette taxe. Ils tiennent compte également des frais de gestion afférents à cette taxe supportés par les transporteurs. Ils sont fixés par arrêté du ministre chargé des transports.

« La facture établie par le transporteur fait apparaître la majoration instituée par le premier alinéa du présent article. »

B. – Les griefs des députés requérants

Les députés requérants avançaient trois séries d'arguments à l'encontre des dispositions du paragraphe I de l'article 16 de la loi déferée.

En premier lieu, ils contestaient la conformité de ces dispositions au principe d'égalité devant l'impôt et les charges publiques. À ce titre, ils faisaient valoir qu'en imposant une majoration forfaitaire, applicable aux seuls transports pour compte d'autrui et qui ne tient compte ni de la distance réellement parcourue, ni de l'utilisation du réseau conduisant à l'acquittement de la taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandises par le transporteur, ni de la qualité environnementale du véhicule de transport, le législateur crée, entre les transporteurs en compte propre et les transporteurs pour compte d'autrui ainsi qu'entre les chargeurs en compte propre et les chargeurs pour compte d'autrui, des différences de traitement qui ne reposent sur aucun critère objectif et rationnel et ne sont pas justifiées par un motif d'intérêt général.

Les députés requérants considéraient également que les dispositions du paragraphe I de l'article 16 méconnaissaient la liberté d'entreprendre, dans la

mesure où elles créent une distorsion de concurrence entre les différentes entreprises non justifiée par un motif d'intérêt général.

Enfin, ils expliquaient que le mécanisme retenu permettra aux transporteurs de conserver une fraction de la ressource publique, en raison de l'écart entre le montant qu'ils acquitteront au titre de la taxe nationale sur les véhicules de transport de marchandises et le montant dont ils bénéficieront au titre de la majoration du prix de leurs prestations de transport. Ils en déduisaient que les dispositions contestées portaient ainsi atteinte aux principes d'unité et de spécialité du budget de l'État ainsi qu'au principe de non-affectation des recettes de l'État.

II.– Examen de la constitutionnalité des dispositions contestées

A. – Les griefs tirés de la méconnaissance de l'égalité devant la loi fiscale et des principes constitutionnels en matière de finances publiques

Le caractère opérant des griefs invoqués était conditionné à ce que la majoration de la prestation de transport de marchandises destinée à assurer une répercussion de l'écotaxe soit qualifiée d'impôt ou de recette publique.

Le Conseil constitutionnel a une jurisprudence abondante sur la question de savoir si une disposition instaure ou non une « imposition de toutes natures » au sens de l'article 34 de la Constitution.

Selon le Conseil constitutionnel, relève de la catégorie des « *impositions de toute nature* » ou « *de toutes natures* »² tout prélèvement qui ne répond pas au critère de la redevance pour service rendu, ni à celui de la cotisation sociale, ce qui inclut les impôts, taxes et autres prélèvements fiscaux proprement dits, mais également de nombreux autres prélèvements :

– frais d'assiette et de recouvrement des impôts locaux, prélevés par l'État en vertu de l'article 1641 du code général des impôts (CGI)³ ;

– versement destiné au financement des transports en commun⁴ ;

² La loi organique n° 2001-692 du 1^{er} août 2001 relative aux lois de finances fait référence aux impositions de « toute nature » (au singulier), dans ses articles 2, 3, 34, 51, alors que l'article 34 de la Constitution emploie le pluriel.

³ Décision n° 2009-585 DC du 6 août 2009, *Loi de règlement des comptes et rapport de gestion pour l'année 2008*, cons. 5.

⁴ Décision n° 90-287 DC du 16 janvier 1991, *Loi portant dispositions relatives à la santé publique et aux assurances sociales*, cons. 8.

- redevances perçues par les agences financières de bassin⁵ ;
- contribution pour la collecte, la valorisation et l'élimination des déchets due par les entreprises et organismes de distribution gratuite d'imprimés et prospectus⁶ ;
- redevance d'archéologie préventive⁷ ;
- taxe due à l'Agence française de sécurité sanitaire des produits de santé à l'occasion de toute demande d'inscription d'un dispositif médical à usage individuel sur la liste des médicaments, spécialités et produits remboursables⁸ ;
- ou encore redevances cynégétiques versées par les chasseurs lors de la validation de leur permis de chasser⁹.

S'agissant des cotisations ne relevant pas de la catégorie des impositions de toutes natures, le Conseil constitutionnel a jugé dans sa décision n° 2011-645 DC du 28 décembre 2011, que l'article 73 de la loi de finances rectificative pour 2011 qui aménageait les règles de calcul de la contribution annuelle versée par les associations de gestion et de comptabilité à l'ordre des experts-comptables avait été adopté selon une procédure contraire à la Constitution. Il avait en effet relevé que ces dispositions ne concernent « *ni les ressources, ni les charges, ni la trésorerie, ni les emprunts, ni la dette, ni les garanties ou la comptabilité de l'État ; qu'elles n'ont pas trait à des impositions de toutes natures affectées à des personnes morales autres que l'État* »¹⁰.

Cette jurisprudence a également conduit le Conseil constitutionnel à juger que les cotisations volontaires obligatoires instituées par les organisations interprofessionnelles agricoles ne sont pas des impositions de toutes natures : « *les dispositions contestées ont pour objet de permettre aux organisations interprofessionnelles agricoles reconnues de prélever, sur tous les membres des professions les constituant, des cotisations résultant des accords étendus selon les modalités fixées par les articles L. 632-3 et L. 632-4 du code rural et de la pêche maritime ; que ces cotisations sont perçues par des organismes de droit privé ; qu'elles tendent au financement d'activités menées, en faveur de leurs membres et dans le cadre défini par le législateur, par les organisations interprofessionnelles constituées par produit ou groupe de produits ; que ces*

⁵ Décision n° 82-124 L du 23 juin 1982, *Nature juridique des dispositions du premier alinéa de l'article 13 et du deuxième alinéa de l'article 14 de la loi n° 64-1245 du 16 décembre 1964 relative au régime et à la répartition des eaux et à la lutte contre leur pollution*, cons. 2 ; (voir également, Conseil d'État, 20 décembre 1985, *SA Établissements Outters*, req. 31927.)

⁶ Décision n° 2003-488 DC du 29 décembre 2003, *Loi de finances rectificative pour 2003*, cons. 9 et 10..

⁷ Décision n° 2003-480 DC du 31 juillet 2003, *Loi relative à l'archéologie préventive*, cons. 21.

⁸ Décision n° 2000-442 DC du 28 décembre 2000, *Loi de finances pour 2001*, cons. 30 à 32.

⁹ Décision n° 2000-434 DC du 20 juillet 2000, *Loi relative à la chasse*, cons. 13.

¹⁰ Décision n° 2011-645 DC du 28 décembre 2011, *Loi de finances rectificative pour 2011*, cons. 11 et 13.

cotisations sont acquittées par les membres de ces organisations ; que, par suite, elles ne constituent pas des impositions de toutes natures ; qu'ainsi, le grief tiré de la méconnaissance par le législateur des exigences de l'article 34 de la Constitution doit être rejeté »¹¹.

En l'espèce la majoration forfaitaire du prix du transport est perçue en totalité par l'entreprise de transport. Si elle a pour objet de « prendre en compte » le coût de l'écotaxe sur l'activité des entreprises de transport de marchandises, elle ne constitue pas une modalité de recouvrement de cette taxe. Il s'agit d'une mesure de régulation des tarifs contractuels dans le secteur des transports. Le Conseil a donc jugé que cette majoration « *ne constitue ni un impôt de l'État ni une recette publique* ». Par suite, les griefs tirés de la violation de principes constitutionnels applicables en matière d'impôt et de finances publiques (égalité devant la loi fiscale, principes d'unité et de spécialité budgétaires et principe de non-affectation des recettes) étaient en tout état de cause inopérants (cons. 11).

B. – Le grief tiré de l'atteinte à l'égalité devant la loi

Le Conseil juge de manière constante « *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*¹² »

En l'espèce, il n'était pas contestable que le dispositif contesté, par son caractère forfaitaire, conduira à ce que, pour une prestation de transport donnée, le montant de taxe acquittée par le transporteur diffère du montant de la majoration du prix du contrat, soit qu'elle lui soit supérieure, soit qu'elle lui soit inférieure. Dans certains cas, il se peut qu'il y ait majoration alors même que le parcours emprunté ne donne pas lieu à une taxation.

Le Conseil constitutionnel a toutefois jugé que les différences de traitement qui pourraient résulter de ces écarts entre le coût de la taxe et le montant de la majoration étaient en lien direct avec un dispositif destiné à assurer cette répercussion sur les bénéficiaires de la prestation de transport non plus à l'euro près, mais en fonction d'une évaluation moyenne du coût de la taxe.

En outre, le Conseil a jugé que la différence de traitement entre les transporteurs pour compte d'autrui, qui bénéficieront du mécanisme compensateur mis en

¹¹ Décision n° 2011-221 QPC du 17 février 2012, *Société Chaudet et Fille et autres (Cotisations volontaires obligatoires instituées par les organisations interprofessionnelles agricoles)*, cons. 4.

¹² Décision n° 2013-299 QPC du 28 mars 2013, *Mme Maïtena V. (Procédure de licenciement pour motif économique et entreprises en redressement ou en liquidation judiciaires)*, cons. 13.

place par l'article 16, et les transporteurs en compte propre, qui ne le pourront pas, est en lien direct avec une différence de situation. Lorsque le transporteur opère en compte propre, la loi ne peut par définition prévoir une refacturation automatique, car l'on serait bien en peine d'identifier un bénéficiaire de ce service de transport distinct du transporteur. Dans ce cas, la répercussion s'opère sur le prix du bien commercialisé. Comme le soulignait le Gouvernement dans ses observations en réponse, le législateur n'était pas tenu d'adopter des modalités de répercussion identiques alors que le coût de la taxe se répercute dans un cas dans le marché des transports et, dans l'autre, directement dans le marché des biens transportés.

Le Conseil constitutionnel a donc également écarté le grief tiré de l'atteinte à l'égalité devant la loi (cons. 12).

C. – Le grief tiré de l'atteinte à la liberté d'entreprendre

Le Conseil constitutionnel fonde la protection constitutionnelle de la liberté d'entreprendre sur l'article 4 de la Déclaration de 1789. Il n'en a jamais donné de définition mais inclut la liberté du commerce et de l'industrie dans le champ de la liberté d'entreprendre (puisqu'il examine, au titre de cette dernière, les griefs fondés sur la première)¹³.

Le Conseil constitutionnel considère qu'« *il est loisible au législateur d'apporter à la liberté d'entreprendre, qui découle de l'article 4 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789, 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* »¹⁴. Par conséquent, toute limitation de cette liberté doit être justifiée par une exigence constitutionnelle ou par un motif d'intérêt général.

Le contrôle opéré par le Conseil se limite le plus souvent à un contrôle de la disproportion manifeste¹⁵. Il reconnaît ainsi une large marge d'appréciation au législateur.

¹³ Voir notamment décision n° 2012-258 QPC du 22 juin 2012, *Etablissements Bargibant SA (Nouvelle-Calédonie- Validation- Monopole d'importation des viandes)*, cons. 4.

¹⁴ Décisions n° 2000-439 DC du 16 janvier 2001, *Loi relative à l'archéologie préventive*, cons. 13 ; 2010-605 DC du 12 mai 2010, *Loi relative à l'ouverture à la concurrence et à la régulation du secteur des jeux d'argent et de hasard en ligne*, cons. 24 ; 2010-55 QPC du 18 octobre 2010, *M. Rachid M. et autres (Prohibition des machines à sous)*, cons. 4 ; 2011-126 QPC du 13 mai 2011, *Société Système U Centrale Nationale et autre (Action du ministre contre des pratiques restrictives de concurrence)*, cons. 4 ; 2012-258 QPC précitée, cons. 6 ; 2012-280 QPC du 12 octobre 2012, *Société Groupe Canal Plus et autre (Autorité de la concurrence : organisation et pouvoir de sanction)*, cons. 8.

¹⁵ Décisions n° 99-423 DC du 13 janvier 2000, *Loi relative à la réduction négociée du temps de travail*, cons. 24 à 36 et n° 2001-455 DC précitée, cons. 43 à 50.

Lorsque la conciliation met en cause, non un principe constitutionnel, mais un motif d'intérêt général, le contrôle du Conseil constitutionnel tend à se renforcer. Il reste que, dans la quasi-totalité des cas qu'il a examinés, le Conseil a jugé conforme à la Constitution la conciliation opérée par le législateur entre, d'une part, la liberté d'entreprendre et, d'autre part, l'ordre public (décision du 20 mai 2011 en matière d'interdiction d'exploiter un débit de boissons¹⁶), l'ordre public et la protection de la santé (décision du 24 juin 2011 pour les exigences de qualification professionnelle nécessaires pour exercer certaines activités¹⁷) ; des motifs d'intérêt général (décision du 21 janvier 2011, en matière de fermeture hebdomadaire des établissements de commerce¹⁸) ou des droits sociaux résultant du Préambule de 1946 (décision du 5 août 2011 en matière de repos hebdomadaire¹⁹).

En l'espèce, en tant qu'elle restreint la liberté de fixer ses tarifs pour une prestation commerciale, la majoration forfaitaire du prix de transport apporte une atteinte à la liberté d'entreprendre²⁰. Cette limitation revêt toutefois un caractère limité dans la mesure où la liberté de fixation des tarifs n'est que partiellement affectée.

Dans sa décision du 23 mai 2013, le Conseil a jugé que cette restriction ne revêt pas un caractère disproportionné au regard de l'objectif de politique économique poursuivi à l'égard du secteur du transport routier de marchandises. Sur ce fondement, il a écarté le grief tiré de l'atteinte à la liberté d'entreprendre (cons. 14).

¹⁶ Décision n° 2011-132 QPC du 20 mai 2011, *M. Ion C. (Incapacité et interdiction d'exploiter un débit de boissons)*, cons. 7.

¹⁷ Décision n° 2011-139 QPC, du 24 juin 2011, *Association pour le droit à l'initiative économique (Conditions d'exercice de certaines activités artisanales)*, cons. 8.

¹⁸ Décision n° 2010-89 QPC du 21 janvier 2011, *Société Chaud Colatine (Arrêté de fermeture hebdomadaire de l'établissement)*.

¹⁹ Décision n° 2011-157 QPC du 5 août 2011, *Société SOMODIA (Interdiction du travail le dimanche en Alsace-Moselle)*, cons. 6 à 8.

²⁰ Décision n° 90-287 DC du 16 janvier 1991, précitée, cons. 21