

Décision n° 2015 – 468/469/472 QPC

**Paragraphe III de l'article L. 3120-2, et articles L. 3122-2
et L. 3122-9 du code des transports**

*Voitures de transport avec chauffeur - Interdiction de la «
maraude électronique » - Modalités de tarification –
Obligation de retour à la base*

Dossier documentaire

Source : services du Conseil constitutionnel © 2015

Sommaire

I. Dispositions législatives.....	4
II. Constitutionnalité de la disposition contestée	18

Table des matières

I. Dispositions législatives.....	4
A. Dispositions contestées	4
1. Code des transports.....	4
- Article L. 3120-2.....	4
- Article L. 3122-2.....	4
- Article L. 3122-9.....	5
B. Évolution des dispositions contestées	5
1. Loi n° 2009-888 du 22 juillet 2009 de développement et de modernisation des services touristiques.....	5
- Article 4	5
2. Décision n° 2014-690 DC du 13 mars 2014 - Loi relative à la consommation	5
3. Loi n° 2014-344 du 17 mars 2014 relative à la consommation.....	6
- Article 134	6
- Article 135	6
4. Loi n° 2014-1104 du 1^{er} octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur	7
- Article 8	7
- Article 9	7
- Article 10	9
C. Autres dispositions	10
1. Code des transports.....	10
- Article L. 3120-1.....	10
- Article L. 3121-1.....	10
- Article L. 3121-2.....	11
- Article L. 3121-11.....	11
- Article L. 3121-11-1	11
- Article L. 3122-1.....	11
- Article L. 3122-7.....	12
- Article L. 3122-8.....	12
- Article L. 3124-6.....	12
- Article R. 3122-6	12
- Article R. 3122-7	13
- Article R. 3122-10	13
- Article R. 3122-11	13
- Article R. 3122-12	13
- Article R. 3122-14	13
- Article R. 3122-15	14
- Article R. 3124-7	14
- Article R. 3124-11	14
2. Code de la consommation	14
- Article L. 113-3-1	14
3. Décret n° 2014-1725 du 30 décembre 2014 relatif au transport public particulier de personnes	15
- Article 4	15
- Article 7	15
D. Jurisprudence	16
1. Jurisprudence administrative	16
- Conseil d'Etat, 5 février 2014, n° 374524 et n° 374554	16
II. Constitutionnalité de la disposition contestée	18

A. Normes de référence.....	18
1. Déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789	18
- Article 2	18
- Article 4	18
- Article 6	18
- Article 17	18
2. Constitution du 4 octobre 1958	18
- Article 34.	18
- Article 66	19
B. Jurisprudence du Conseil constitutionnel.....	19
1. Sur la liberté d'entreprendre	19
- Décision n° 99-423 DC du 13 janvier 2000 - Loi relative à la réduction négociée du temps de travail.....	19
- Décision n° 2001-455 DC du 12 janvier 2002 - Loi de modernisation sociale	20
- Décision n° 2013-670 DC du 23 mai 2013 - Loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports	21
- Décision n° 2013-318 QPC du 7 juin 2013 - M. Mohamed T. [Activité de transport public de personnes à motocyclette ou tricycle à moteur].....	22
- Décision n° 2014-690 DC du 13 mars 2014 - Loi relative à la consommation	22
2. Sur le principe d'égalité.....	22
- Décision n° 2010-3 QPC du 28 mai 2010 - Union des familles en Europe [Associations familiales]	22
- Décision n° 2013-670 DC du 23 mai 2013 - Loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports	23
- Décision n° 2013-318 QPC du 7 juin 2013, M. Mohamed T. [Activité de transport public de personnes à motocyclette ou tricycle à moteur].....	23
- Décision n° 2014-422 QPC du 17 octobre 2014 - Chambre syndicale des cochers chauffeurs CGT-taxis [Voitures de tourisme avec chauffeurs]	23
3. Sur le droit de propriété	24
- Décision n° 90-287 DC du 16 janvier 1991 - Loi portant dispositions relatives à la santé publique et aux assurances sociales.....	24
- Décision n° 2010-607 DC du 10 juin 2010 - Loi relative à l'entrepreneur individuel à responsabilité limitée	25
- Décision n° 2010-5 QPC du 18 juin 2010 - SNC KIMBERLY CLARK [Incompétence négative en matière fiscale]	25
4. Sur la liberté d'aller et venir	25
- Décision n° 99-411 DC du 16 juin 1999 - Loi portant diverses mesures relatives à la sécurité routière et aux infractions sur les agents des exploitants de réseau de transport public de voyageurs..	25
- Décision n° 2013-318 QPC du 7 juin 2013 - M. Mohamed T. [Activité de transport public de personnes à motocyclette ou tricycle à moteur].....	25
- Décision n° 2014-422 QPC du 17 octobre 2014 - Chambre syndicale des cochers chauffeurs CGT-taxis [Voitures de tourisme avec chauffeurs]	25
5. Sur le principe de nécessité des délits et des peines.....	26
- Décision n° 80-127 DC du 20 janvier 1981 - Loi renforçant la sécurité et protégeant la liberté des personnes	26

I. Dispositions législatives

A. Dispositions contestées

1. Code des transports

Troisième partie : Transport routier

Livre Ier : Le transport routier de personnes

Titre II : Les transports publics particuliers

Chapitre préliminaire : Dispositions générales

- **Article L. 3120-2**

Créé par LOI n°2014-1104 du 1^{er} octobre 2014 - art. 10

I.-Les véhicules qui effectuent les prestations mentionnées à l'article L. 3120-1 ne peuvent pas être loués à la place.

II.-A moins de justifier de l'autorisation de stationnement mentionnée à l'article L. 3121-1, le conducteur d'un véhicule mentionné au I du présent article ne peut :

1° Prendre en charge un client sur la voie ouverte à la circulation publique, sauf s'il justifie d'une réservation préalable ;

2° S'arrêter, stationner ou circuler sur la voie ouverte à la circulation publique en quête de clients ;

3° Stationner sur la voie ouverte à la circulation publique, à l'abord des gares et des aéroports ou, le cas échéant, dans l'enceinte de celles-ci, au delà d'une durée, fixée par décret, précédant la prise en charge de clients, sauf s'il justifie d'une réservation préalable ou d'un contrat avec le client final.

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°.

Chapitre II : Voitures de transport avec chauffeur

Section 1 : Dispositions communes aux exploitants et aux intermédiaires

- **Article L. 3122-2**

Modifié par Loi n°2014-1104 du 1^{er} octobre 2014 - art. 9

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.

Section 4 : Dispositions relatives au conducteur

- Article L. 3122-9

Créé par Loi n°2014-1104 du 1^{er} octobre 2014 - art. 9

Dès l'achèvement de la prestation commandée au moyen d'une réservation préalable, le conducteur d'une voiture de transport avec chauffeur dans l'exercice de ses missions est tenu de 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.

B. Évolution des dispositions contestées

1. Loi n° 2009-888 du 22 juillet 2009 de développement et de modernisation des services touristiques

Chapitre II : Transport de tourisme avec chauffeur

- Article 4

I. — Le chapitre Ier du titre III du livre II du code du tourisme est ainsi modifié :

1° Il devient un chapitre unique intitulé : « Exploitation de voitures de tourisme avec chauffeur » ;

2° Les divisions : « Section 1. — Dispositions générales » et « Section 2. — De la liberté d'établissement » sont supprimées ;

3° Les articles L. 231-1 à L. 231-4 sont ainsi rédigés :

« Art.L. 231-1.-Le présent chapitre s'applique aux entreprises qui mettent à la disposition de leur clientèle des voitures de tourisme avec chauffeur, suivant des conditions fixées à l'avance entre les parties.

« Art.L. 231-2.-Les entreprises mentionnées à l'article L. 231-1 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 définies par décret.

« Elles sont immatriculées sur le registre mentionné au b de l'article L. 141-3.

« Art.L. 231-3.-Les voitures de tourisme avec chauffeur ne peuvent ni stationner sur la voie publique si elles n'ont pas fait l'objet d'une location préalable, ni être louées à la place.

« Art.L. 231-4.-Les conditions d'application du présent chapitre sont fixées par décret. » ;

4° La section 3 est abrogée.

II. — Le chapitre II du titre III du livre II du même code est abrogé.

III. — Les licences d'entrepreneur de remise et de tourisme délivrées antérieurement à la date de promulgation de la présente loi en application du chapitre Ier du titre III du livre II du code du tourisme cessent de produire leurs effets au plus tard trois ans après la date de promulgation de la présente loi.

2. Décision n° 2014-690 DC du 13 mars 2014 - Loi relative à la consommation

90. Considérant qu'il n'y a lieu, pour le Conseil constitutionnel, de soulever d'office aucune autre question de constitutionnalité,

3. Loi n° 2014-344 du 17 mars 2014 relative à la consommation

Chapitre VI : Dispositions diverses

Section 1 : Réglementation des voitures de tourisme avec chauffeur et des véhicules motorisés à deux ou trois roues

- Article 134

Le code du tourisme est ainsi modifié :

1° Le second alinéa de l'article L. 231-2 est complété par les mots : « et elles déclarent sur ce même registre les voitures qu'elles utilisent » ;

2° L'article L. 231-3 est ainsi rédigé :

« **Art. L. 231-3.** - Les voitures de tourisme avec chauffeur ne peuvent pas être louées à la place.

« Elles ne peuvent prendre en charge un client que si leur conducteur peut justifier d'une réservation préalable.

« Elles ne peuvent ni stationner, ni circuler sur la voie publique en quête de clients.

« Elles 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 de la réservation préalable mentionnée au deuxième alinéa.

« Sous la même condition de réservation préalable mentionnée au deuxième alinéa, elles ne peuvent stationner à l'abord des gares et des aéroports ou, le cas échéant, dans l'enceinte de celles-ci au-delà d'une durée précédant la prise en charge de leur clientèle. La durée de ce stationnement est fixée par décret. » ;

3° L'article L. 231-4 est ainsi rédigé :

« Art. L. 231-4. - L'exercice de l'activité de chauffeur de voiture de tourisme est subordonné à la délivrance d'une carte professionnelle par l'autorité administrative. » ;

4° Le chapitre unique du titre III du livre II est complété par des articles L. 231-5 à L. 231-7 ainsi rédigés :

« Art. L. 231-5. - En cas de violation par un chauffeur de voiture de tourisme 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.

« Art. L. 231-6. - I. — Le fait de contrevenir à l'article L. 231-3 est puni d'un an d'emprisonnement et d'une amende de 15 000 €

« II. — Les personnes physiques reconnues coupables de l'infraction prévue au I 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.

« III. — 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.

« Art. L. 231-7. - Les conditions d'application du présent chapitre sont fixées par décret en Conseil d'Etat. » ;

5° A la fin du dernier alinéa de l'article L. 242-1, la référence : « L. 231-4 » est remplacée par la référence : « L. 231-7 ».

- Article 135

Le code des transports est ainsi modifié :

1° L'article L. 3121-11 est complété par deux phrases ainsi rédigées :

« Munis d'une réservation préalable, ils ne peuvent stationner à l'abord des gares et des aéroports ou, le cas échéant, dans l'enceinte de celles-ci, lorsqu'elles ne sont pas situées dans leur commune de rattachement ou dans une commune faisant partie d'un service commun comprenant leur commune de rattachement, au-delà d'une durée précédant la prise en charge de leur clientèle. La durée de ce stationnement est fixée par décret. » ;

2° L'article L. 3123-2 est ainsi modifié :

a) Après le premier alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Ils ne peuvent prendre en charge un client que si leur conducteur peut justifier d'une réservation préalable. » ;

b) Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« Sous la même condition de réservation préalable, ils ne peuvent stationner à l'abord des gares et des aéroports ou, le cas échéant, dans l'enceinte de celles-ci au-delà d'une durée précédant la prise en charge de leur clientèle. La durée de ce stationnement est fixée par décret. » ;

3° Après le même article L. 3123-2, il est inséré un article L. 3123-2-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 3123-2-1. - L'exercice de l'activité de conducteur de véhicule motorisé à deux ou trois roues pour le transport de personnes à titre onéreux est subordonné à la délivrance d'une carte professionnelle par l'autorité administrative. » ;

4° Le 4° du II de l'article L. 3124-4 est abrogé ;

5° La section 3 du chapitre IV du titre II du livre Ier de la troisième partie est complétée par un article L. 3124-11 ainsi rédigé :

« Art. L. 3124-11. - En cas de violation par un conducteur de véhicule motorisé à deux ou trois roues pour le transport de personnes à titre onéreux 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. »

4. Loi n° 2014-1104 du 1^{er} octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur

- Article 8

Le code du tourisme est ainsi modifié :

1° A la fin du huitième alinéa de l'article L. 141-2, les mots : « et les exploitants de voitures de tourisme avec chauffeur visés à l'article L. 231-1 » sont supprimés ;

2° L'article L. 141-3 est ainsi modifié :

a) Les trois premiers alinéas sont remplacés par un alinéa ainsi rédigé :

« La commission mentionnée au huitième alinéa de l'article L. 141-2 instruit les demandes d'immatriculation des personnes mentionnées aux articles L. 211-1 à L. 211-6 et les enregistre, après vérification du respect des obligations qui leur sont imposées, dans un registre d'immatriculation des agents de voyage et autres opérateurs de la vente de voyages et de séjours. » ;

b) A la fin du quatrième alinéa, les mots : « ces registres » sont remplacés par les mots : « ce registre » ;

c) A la fin de la dernière phrase de l'avant-dernier alinéa, les mots : « des registres » sont remplacés par les mots : « du registre » ;

d) Le dernier alinéa est ainsi modifié :

- à la fin de la deuxième phrase, les mots : « les registres » sont remplacés par les mots : « le registre » ;

- à la dernière phrase, les mots : « aux registres » sont remplacés par les mots : « au registre » et les mots : « des registres » sont remplacés par les mots : « du registre » ;

3° Après le mot : « registre », la fin du I de l'article L. 211-18 est ainsi rédigée : « mentionné au premier alinéa de l'article L. 141-3. » ;

4° Le chapitre unique du titre III du livre II est abrogé ;

5° Le dernier alinéa de l'article L. 242-1 est supprimé.

- Article 9

Le chapitre II du titre II du livre Ier de la troisième partie du code des transports est ainsi rédigé :

« Chapitre II

« Voitures de transport avec chauffeur

« Art. L. 3122-1.-Le présent chapitre s'applique aux entreprises qui mettent à la disposition de leur clientèle une ou plusieurs voitures de transport avec chauffeur, dans des conditions fixées à l'avance entre les parties. Ces entreprises sont soit des exploitants de voitures de transport avec chauffeur, soit des intermédiaires qui mettent en relation des exploitants et des clients.

« Les modalités d'application du présent chapitre sont définies par décret en Conseil d'Etat.

« Section 1

« Dispositions communes aux exploitants et aux intermédiaires

« **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.

« Section 2

« Dispositions relatives aux exploitants

« Art. L. 3122-3.-Les exploitants mentionnés à l'article L. 3122-1 sont inscrits sur un registre régional dont les modalités de gestion sont définies par voie réglementaire. L'inscription sur ce registre est effectuée dès que le dossier d'inscription est complet et qu'il en résulte que l'exploitant remplit les conditions prévues à l'article L. 3122-4

« Le registre mentionné au premier alinéa du présent article est public.

« Cette inscription est renouvelable tous les cinq ans. Elle donne lieu à une mise à jour régulière des informations du dossier d'inscription.

« L'inscription est subordonnée au paiement préalable, auprès du gestionnaire du registre mentionné au premier alinéa, de frais dont le montant est fixé par décret. Ces frais sont recouverts par le gestionnaire du registre. Leur paiement intervient au moment du dépôt de la demande ou de la demande de renouvellement. Le produit résultant du paiement des frais est exclusivement affecté au financement de la gestion des registres.

« Les modalités d'application du présent article, notamment le contenu du dossier d'inscription, sont définies par voie réglementaire.

« Art. L. 3122-4.-Les exploitants disposent d'une ou de plusieurs voitures de transport avec chauffeur répondant à des conditions techniques et de confort définies par voie réglementaire et emploient un ou plusieurs conducteurs répondant aux conditions prévues à l'article L. 3122-8.

« Ils justifient de capacités financières définies par le décret en Conseil d'Etat mentionné à l'article L. 3122-1.

« Section 3

« Dispositions relatives aux intermédiaires

« Art. L. 3122-5.-Lorsqu'un intermédiaire mentionné à l'article L. 3122-1 fournit pour la première fois des prestations en France, il en informe préalablement le gestionnaire du registre mentionné à l'article L. 3122-3 par une déclaration écrite, comprenant notamment les informations relatives à son assurance de responsabilité civile professionnelle.

« Cette déclaration est renouvelée chaque année si le prestataire envisage d'exercer cette activité au cours de l'année concernée et lorsqu'un changement intervient dans les éléments de la déclaration.

« Art. L. 3122-6.-Les intermédiaires mentionnés à l'article L. 3122-1 s'assurent annuellement que les exploitants qu'ils mettent en relation avec des clients disposent des documents suivants, en cours de validité :

« 1° Le certificat d'inscription sur le registre mentionné à l'article L. 3122-3 ;

« 2° Les cartes professionnelles du ou des conducteurs ;

« 3° Un justificatif de l'assurance de responsabilité civile professionnelle de l'exploitant.

« Section 4

« Dispositions relatives au conducteur

« Art. L. 3122-7.-Peuvent seules exercer l'activité de conducteur de voiture de transport avec chauffeur les personnes qui justifient de conditions d'aptitude professionnelle définies par décret.

« Art. L. 3122-8.-L'exercice de l'activité de conducteur de voiture de transport est subordonné à la délivrance d'une carte professionnelle par l'autorité administrative et est incompatible avec l'exercice de l'activité de conducteur de taxi.

« **Art. L. 3122-9.**-Dès l'achèvement de la prestation commandée au moyen d'une réservation préalable, le conducteur d'une voiture de transport avec chauffeur dans l'exercice de ses missions est tenu de 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. »

- **Article 10**

Le livre Ier de la troisième partie du même code est ainsi modifié :

1° L'article L. 3112-1 est ainsi rétabli :

« Art. L. 3112-1.-Les services occasionnels, lorsqu'ils sont exécutés avec des véhicules de moins de dix places, sont soumis aux II et III de l'article L. 3120-2 et à l'article L. 3120-3.

« Toutefois, le même article L. 3120-3 n'est pas applicable aux services organisés par une autorité organisatrice de transport. » ;

2° La section 3 du chapitre IV du titre Ier est complétée par un article L. 3114-4 ainsi rédigé :

« Art. L. 3114-4.-I.-Est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende le fait, pour un conducteur de véhicule de moins de dix places exécutant des services occasionnels, de contrevenir au 1° du II de l'article L. 3120-2.

« II.-Les personnes physiques reconnues coupables de l'infraction mentionnée au I du présent article 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.

« III.-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. » ;

3° Au début du titre II, il est ajouté un chapitre préliminaire ainsi rédigé :

« Chapitre préliminaire

« Dispositions générales

« Art. L. 3120-1.-Le présent titre est applicable aux prestations de transport routier de personnes effectuées à titre onéreux avec des véhicules de moins de dix places, à l'exclusion des transports publics collectifs mentionnés au titre Ier de la présente partie et du transport privé routier de personnes mentionné au titre III.

« **Art. L. 3120-2.-I.-**Les véhicules qui effectuent les prestations mentionnées à l'article L. 3120-1 ne peuvent pas être loués à la place.

« II.-A moins de justifier de l'autorisation de stationnement mentionnée à l'article L. 3121-1, le conducteur d'un véhicule mentionné au I du présent article ne peut :

« 1° Prendre en charge un client sur la voie ouverte à la circulation publique, sauf s'il justifie d'une réservation préalable ;

« 2° S'arrêter, stationner ou circuler sur la voie ouverte à la circulation publique en quête de clients ;

« 3° Stationner sur la voie ouverte à la circulation publique, à l'abord des gares et des aéroports ou, le cas échéant, dans l'enceinte de celles-ci, au delà d'une durée, fixée par décret, précédant la prise en charge de clients, sauf s'il justifie d'une réservation préalable ou d'un contrat avec le client final.

« **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°.

« Art. L. 3120-3.-Toute personne qui se livre ou apporte son concours à l'organisation ou à la vente d'une prestation mentionnée à l'article L. 3120-1 est responsable de plein droit, à l'égard du client, de la bonne exécution des obligations résultant du contrat, que ce contrat ait été conclu à distance ou non et que ces obligations soient à exécuter par elle-même ou par d'autres prestataires de services, sans préjudice de son droit de recours contre ceux-ci.

« Toutefois, la personne mentionnée au premier alinéa du présent article peut s'exonérer de tout ou partie de sa responsabilité en apportant la preuve que l'inexécution ou la mauvaise exécution du contrat est imputable soit au client, soit au fait imprévisible et insurmontable d'un tiers étranger à la fourniture de la prestation prévue au contrat, soit à un cas de force majeure.

« Art. L. 3120-4.-Les personnes qui fournissent des prestations mentionnées à l'article L. 3120-1 et celles qui les mettent en relation avec des clients, directement ou indirectement, doivent pouvoir justifier à tout moment de l'existence d'un contrat d'assurance couvrant leur responsabilité civile professionnelle.

« Art. L. 3120-5.-Les prestations de transport mentionnées à l'article L. 3120-1 peuvent être effectuées avec des véhicules électriques ou hybrides, par dérogation aux caractéristiques techniques imposées par voie réglementaire en application du présent titre. » ;

4° L'article L. 3121-11 est ainsi rédigé :

« Art. L. 3121-11.-L'autorisation de stationnement mentionnée à l'article L. 3121-1 du présent code permet aux conducteurs de taxis d'arrêter leur véhicule, de le stationner ou de le faire circuler sur la voie ouverte à la circulation publique en quête de clientèle dans leur commune de rattachement, dans une commune faisant partie d'un service commun de taxis comprenant leur commune de rattachement ou dans le ressort de l'autorisation de stationnement délivrée dans les conditions prévues à l'article L. 3642-2 du code général des collectivités territoriales ou à l'article L. 5211-9-2 du même code. En dehors du ressort de l'autorisation de stationnement, les conducteurs de taxis sont soumis à l'article L. 3120-2 du présent code, notamment s'agissant de la prise en charge de la clientèle sur la voie ouverte à la circulation publique sous réserve de justification d'une réservation préalable. » ;

5° L'article L. 3123-2 est abrogé.

C. Autres dispositions

1. Code des transports

Troisième partie : Transport routier

Livre Ier : Le transport routier de personnes

Titre II : Les transports publics particuliers

Chapitre préliminaire : Dispositions générales

- **Article L. 3120-1**

Créé par LOI n°2014-1104 du 1er octobre 2014 - art. 10

Le présent titre est applicable aux prestations de transport routier de personnes effectuées à titre onéreux avec des véhicules de moins de dix places, à l'exclusion des transports publics collectifs mentionnés au titre Ier de la présente partie et du transport privé routier de personnes mentionné au titre III.

Chapitre Ier : Les taxis

Section 1 : Définition

- **Article L. 3121-1**

Modifié par LOI n°2014-1104 du 1er octobre 2014 - art. 2

Les taxis sont des véhicules automobiles comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum, munis d'équipements spéciaux et d'un terminal de paiement électronique, et dont le propriétaire ou l'exploitant est titulaire d'une autorisation de stationnement sur la voie publique, en attente de la clientèle, afin d'effectuer, à la demande de celle-ci et à titre onéreux, le transport particulier des personnes et de leurs bagages.

- **Article L. 3121-2**

Modifié par LOI n°2014-1104 du 1er octobre 2014 - art. 6

L'autorisation de stationnement prévue à l'article L. 3121-1 et délivrée postérieurement à la promulgation de la loi n° 2014-1104 du 1^{er} octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur est incessible et a une durée de validité de cinq ans, renouvelable dans des conditions fixées par décret.

Toutefois, le titulaire d'une autorisation de stationnement délivrée avant la promulgation de la même loi a la faculté de présenter à titre onéreux un successeur à l'autorité administrative compétente pour délivrer l'autorisation. Cette faculté est subordonnée à l'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.

Section 4 : Exécution du service

- **Article L. 3121-11**

Modifié par LOI n°2014-1104 du 1er octobre 2014 - art. 10

L'autorisation de stationnement mentionnée à l'article L. 3121-1 du présent code permet aux conducteurs de taxis d'arrêter leur véhicule, de le stationner ou de le faire circuler sur la voie ouverte à la circulation publique en quête de clientèle dans leur commune de rattachement, dans une commune faisant partie d'un service commun de taxis comprenant leur commune de rattachement ou dans le ressort de l'autorisation de stationnement délivrée dans les conditions prévues à l'article L. 3642-2 du code général des collectivités territoriales ou à l'article L. 5211-9-2 du même code. En dehors du ressort de l'autorisation de stationnement, les conducteurs de taxis sont soumis à l'article L. 3120-2 du présent code, notamment s'agissant de la prise en charge de la clientèle sur la voie ouverte à la circulation publique sous réserve de justification d'une réservation préalable.

- **Article L. 3121-11-1**

Créé par LOI n°2014-1104 du 1er octobre 2014 - art. 1

Il est institué un registre national recensant les informations relatives à l'identification, à la disponibilité et à la géolocalisation des taxis. Ce registre, dénommé : "registre de disponibilité des taxis", a pour finalité d'améliorer l'accès aux taxis par leurs clients en favorisant le développement de services innovants. Il est soumis à la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

Ce registre est géré par l'autorité administrative chargée de faciliter et de coordonner la mise à disposition des données publiques en vue de faciliter leur réutilisation.

Les autorités administratives compétentes pour délivrer les autorisations de stationnement prévues à l'article L. 3121-1 sont tenues de transmettre au gestionnaire du registre les informations relatives à l'autorisation de stationnement lors de toute délivrance ou lors de tout transfert, renouvellement ou retrait.

Durant l'exécution du service, l'exploitant mentionné au même article L. 3121-1 peut transmettre au gestionnaire du registre les informations relatives à la disponibilité et à la localisation du taxi en temps réel sur l'ensemble du territoire national.

Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application du présent article.

NOTA :

Conformément à l'article 16 de la loi n° 2014-1104 du 1er octobre 2014, les présentes dispositions entrent en vigueur à une date fixée par voie réglementaire, qui ne peut être postérieure au 1er janvier 2015.

Chapitre II : Voitures de transport avec chauffeur

- **Article L. 3122-1**

Modifié par LOI n°2014-1104 du 1er octobre 2014 - art. 9

Le présent chapitre s'applique aux entreprises qui mettent à la disposition de leur clientèle une ou plusieurs voitures de transport avec chauffeur, dans des conditions fixées à l'avance entre les parties. Ces entreprises sont

soit des exploitants de voitures de transport avec chauffeur, soit des intermédiaires qui mettent en relation des exploitants et des clients.

Les modalités d'application du présent chapitre sont définies par décret en Conseil d'Etat.

NOTA :

Conformément au 16 VI de la loi n° 2014-1104 du 1er octobre 2014, les autorisations d'exploiter des voitures de petite remise régulièrement exploitées au 2 octobre 2014 demeurent, jusqu'à leur terme, régies par le chapitre II et la section 2 du chapitre IV du titre II du livre Ier de la troisième partie du code des transports et par le 26° de l'article 9 de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports, dans leur rédaction antérieure à la présente loi.

- **Article L. 3122-7**

Créé par LOI n°2014-1104 du 1er octobre 2014 - art. 9

Peuvent seules exercer l'activité de conducteur de voiture de transport avec chauffeur les personnes qui justifient de conditions d'aptitude professionnelle définies par décret.

- **Article L. 3122-8**

Créé par LOI n°2014-1104 du 1er octobre 2014 - art. 9

L'exercice de l'activité de conducteur de voiture de transport est subordonné à la délivrance d'une carte professionnelle par l'autorité administrative et est incompatible avec l'exercice de l'activité de conducteur de taxi.

Chapitre IV : Sanctions administratives et sanctions pénales

Section 2 : Dispositions relatives aux voitures de transport avec chauffeur

Sous-section 1 : Sanctions administratives

- **Article L. 3124-6**

Modifié par LOI n°2014-1104 du 1er octobre 2014 - art. 11

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.

NOTA :

Conformément au 16 VI de la loi n° 2014-1104 du 1er octobre 2014, les autorisations d'exploiter des voitures de petite remise régulièrement exploitées au 2 octobre 2014 demeurent, jusqu'à leur terme, régies par le chapitre II et la section 2 du chapitre IV du titre II du livre Ier de la troisième partie du code des transports et par le 26° de l'article 9 de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports, dans leur rédaction antérieure à la présente loi.

Partie réglementaire

Troisième partie : Transport routier

Livre Ier : Le transport routier de personnes

Titre II : Les transports publics particuliers

Chapitre II : Les voitures de transport avec chauffeur

Section 1 : Dispositions relatives aux exploitants

Sous-section 2 : Obligations relatives aux véhicules

- **Article R. 3122-6**

Créé par DÉCRET n°2014-1725 du 30 décembre 2014 - art.

Les voitures de transport avec chauffeur comportent au moins quatre et au plus neuf places, y compris celle du conducteur.

Un arrêté des ministres chargés respectivement de l'économie et des transports et du ministre de l'intérieur fixe les dimensions et la puissance minimales ainsi que l'ancienneté maximale des voitures de transport avec chauffeur, autres que les véhicules hybrides et électriques mentionnés à l'article L. 3120-5.

- **Article R. 3122-7**

Créé par DÉCRET n°2014-1725 du 30 décembre 2014 - art.

Il est interdit d'utiliser une voiture de transport avec chauffeur qui est munie de tout ou partie des équipements spéciaux définis au I de l'article R. 3121-1 de nature à créer une confusion avec un véhicule de taxi.

Section 2 : Dispositions relatives aux intermédiaires

- **Article R. 3122-10**

Créé par DÉCRET n°2014-1725 du 30 décembre 2014 - art.

La déclaration mentionnée à l'article L. 3122-5 est effectuée par voie électronique auprès du gestionnaire du registre des voitures de transport avec chauffeur. Elle comprend :

- 1° Une preuve de l'identité et de la nationalité du prestataire ;
- 2° La forme juridique de l'exploitant et, le cas échéant, le montant du capital social ;
- 3° L'adresse de son principal établissement ;
- 4° Une preuve de l'assurance couvrant sa responsabilité civile professionnelle, mentionnée à l'article L. 3120-4.

- **Article R. 3122-11**

Créé par DÉCRET n°2014-1725 du 30 décembre 2014 - art.

Lors du renouvellement annuel prévu à l'article L. 3122-5, qui intervient au plus tard au 1er juillet de chaque année, l'intermédiaire communique, par voie électronique, au titre de l'année civile précédant la déclaration :

- la liste des exploitants de voitures de transport avec chauffeur avec lesquels l'intermédiaire a été en relation contractuelle au cours de l'année, assortie de leurs numéros d'immatriculation ;
- le nombre total de vérifications effectuées en application de l'article L. 3122-6.

Section 3 : Dispositions relatives au conducteur

Section 3 : Dispositions relatives au conducteur

- **Article R. 3122-12**

Créé par DÉCRET n°2014-1725 du 30 décembre 2014 - art.

L'autorité administrative compétente pour délivrer la carte professionnelle de conducteur de voiture de transport avec chauffeur, mentionnée à l'article L. 3122-8, est le préfet du département dans lequel le demandeur a élu domicile ou, s'il a élu domicile dans la commune de Paris, le préfet de police.

L'autorité administrative compétente pour délivrer l'agrément des centres de formation de conducteurs de véhicule de transport avec chauffeur conformément à l'article R. 3120-9 est le préfet du département où se trouve le centre de formation ou, s'il est situé dans la commune de Paris, le préfet de police.

- **Article R. 3122-14**

Créé par DÉCRET n°2014-1725 du 30 décembre 2014 - art.

Tout conducteur de voiture de transport avec chauffeur est tenu de suivre, tous les cinq ans, un stage de formation continue dispensé par un centre de formation agréé conformément à l'article R. 3120-9. Le contenu de cette formation est défini par un arrêté des ministres chargés, respectivement, de l'économie et des transports et

du ministre de l'intérieur. L'accomplissement de cette obligation de formation continue est sanctionné par la délivrance d'une attestation d'une validité de cinq ans.

- **Article R. 3122-15**

Créé par DÉCRET n°2014-1725 du 30 décembre 2014 - art.

L'existence d'un contrat avec un client final, qui peut être une personne morale, est justifiée au moyen d'un document écrit sur un support papier ou électronique qui précise les clauses particulières relatives à sa durée, sa date d'effet, la nature des prestations couvertes, le ou les lieux de prise en charge et la qualité des bénéficiaires des prestations. Des conditions générales de vente ne constituent pas un contrat avec le client final.

Le conducteur est tenu de présenter ce justificatif à toute demande des agents chargés des contrôles.

Un arrêté des ministres chargés, respectivement, de l'économie et des transports et du ministre de l'intérieur précise les informations figurant sur ce justificatif et ses caractéristiques.

Chapitre IV : Sanctions administratives et sanctions pénales

Section 2 : Dispositions relatives aux voitures de transport avec chauffeur

Sous-section 2 : Sanctions pénales

- **Article R. 3124-7**

Créé par DÉCRET n°2014-1725 du 30 décembre 2014 - art.

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.

Chapitre IV : Sanctions administratives et sanctions pénales

Section 4 : Dispositions communes

- **Article R. 3124-11**

Créé par DÉCRET n°2014-1725 du 30 décembre 2014 - art.

Est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la cinquième classe le fait de contrevenir aux dispositions :

-des 2° ou 3° du II de l'article L. 3120-2 ;

-du III de l'article L. 3120-2 ;

-de l'article R. 3120-4.

2. Code de la consommation

Livre Ier : Information des consommateurs et formation des contrats

Titre Ier : Information des consommateurs

Chapitre III : Prix et conditions de vente

- **Article L. 113-3-1**

Créé par LOI n° 2014-344 du 17 mars 2014 - art. 6 (V)

I. - Lorsque le prix ne peut être raisonnablement calculé à l'avance du fait de la nature du bien ou du service, le professionnel fournit le mode de calcul du prix et, s'il y a lieu, tous les frais supplémentaires de transport, de livraison ou d'affranchissement et tous les autres frais éventuels. Lorsque les frais supplémentaires ne peuvent raisonnablement être calculés à l'avance, le professionnel mentionne qu'ils peuvent être exigibles.
II. - Dans le cas d'un contrat à durée indéterminée ou d'un contrat assorti d'un abonnement, le prix total inclut le total des frais exposés pour chaque période de facturation. Lorsque de tels contrats sont facturés à un tarif fixe,

le prix total inclut également le total des coûts mensuels. Lorsque le coût total ne peut être raisonnablement calculé à l'avance, le mode de calcul du prix est communiqué.

NOTA :

Loi n° 2014-344 du 17 mars 2014 art. 34 : Ces dispositions s'appliquent aux contrats conclus après le 13 juin 2014.

3. Décret n° 2014-1725 du 30 décembre 2014 relatif au transport public particulier de personnes

- Article 4

(...)

V.-Le code du tourisme est ainsi modifié :

(...)

2° Sous réserve des dispositions de l'article 7 du présent décret, les dispositions du chapitre I^{er} du titre III du livre II de la partie réglementaire sont abrogées ;

(...)

- Article 7

I. - Entrent en vigueur au 1^{er} janvier 2015 :

1° Sous réserve des dispositions du III ci-dessous, les articles R. 3122-1 à R. 3122-5, ainsi que les articles R. 3122-10 et R. 3122-11 du code des transports dans leur rédaction annexée au présent décret ;

2° Les dispositions de l'article R. 3120-7 du code des transports en tant qu'elles concernent les véhicules de transport avec chauffeur et les véhicules motorisés à deux ou trois roues ;

3° Les modifications apportées au code du tourisme au 1° du V de l'article 4 du présent décret ;

4° L'abrogation des dispositions du chapitre I^{er} du titre III du livre II de la partie réglementaire du code du tourisme prévue au 2° du V du même article, à l'exception de celle des dispositions de l'article D. 231-7, du premier alinéa de l'article D. 231-8 et de l'article D. 231-11 de ce code.

II. - Entrent en vigueur au 1^{er} juillet 2015 :

1° L'article R. 3120-4 du code des transports dans sa rédaction annexée au présent décret ;

2° Le I de l'article 4 du présent décret.

III. - Entrent en vigueur à une date fixée par un arrêté des ministres chargés, respectivement, de l'économie et des transports et du ministre de l'intérieur et au plus tard au 1^{er} janvier 2016 :

1° Au I et au III de l'article R. 3122-1 ainsi qu'aux articles R. 3122-10 et R. 3122-11 du code des transports, les mots : « par voie électronique » ;

2° Les dispositions de l'article R. 3120-7 du code des transports dans sa rédaction annexée au présent décret en tant qu'elles concernent les véhicules de transport avec chauffeur et les véhicules motorisés à deux ou trois roues ;

3° Les dispositions de l'article D. 3122-13 du code des transports dans sa rédaction annexée au présent décret ;

4° L'abrogation des dispositions de l'article D. 231-7, du premier alinéa de l'article D. 231-8 et de l'article D. 231-11 du code du tourisme ;

5° La modification de l'intitulé du chapitre II du titre III du livre II du code du tourisme prévue au 3° du V de l'article 4 du présent décret.

IV. - Entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2017 :

1° Au I de l'article R. 3121-8 du code des transports, les mots : « conformément au deuxième alinéa du I de l'article L. 3121-1-2 » ;

2° L'abrogation de l'article 10 du 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.

D. Jurisprudence

1. Jurisprudence administrative

- **Conseil d'Etat, 5 février 2014, n° 374524 et n° 374554**

En ce qui concerne l'existence d'un moyen propre à créer un doute sérieux :

7. Considérant que l'administration soutient dans ses écritures et a soutenu au cours de l'audience publique que les dispositions du décret contesté ont pour double objet, d'une part de mieux distinguer l'activité des voitures de tourisme avec chauffeur de celle des taxis, ces derniers étant seuls habilités à stationner et à circuler sur la voie publique en quête de clients, et d'autre part de contribuer à la fluidité de la circulation dans les grandes villes et notamment à Paris ;

8. Considérant que dès lors que l'exercice de pouvoirs de police administrative est susceptible d'affecter des activités de production, de distribution ou de services, la circonstance que les mesures de police ont pour objectif la protection de l'ordre public ou, dans certains cas, la sauvegarde des intérêts spécifiques que l'administration a pour mission de protéger ou de garantir, n'exonère pas l'autorité investie de ces pouvoirs de police de l'obligation de prendre en compte également la liberté du commerce et de l'industrie et les règles de concurrence ;

9. Considérant, en premier lieu, que l'administration est susceptible de se fonder, dans l'exercice de ses pouvoirs de police propres à la location de voitures de tourisme avec chauffeur, sur l'intérêt qui s'attache à garantir l'exercice exclusif par les taxis de l'activité qui leur est légalement réservée ;

10. Considérant, sur ce point, qu'il résulte des dispositions de l'article L. 3121-1 du code des transports aux termes duquel : " Les taxis sont des véhicules automobiles (...) dont le propriétaire ou l'exploitant est titulaire d'une autorisation de stationnement sur la voie publique, en attente de la clientèle, afin d'effectuer, à la demande de celle-ci et à titre onéreux, le transport particulier des personnes et de leurs bagages ", ainsi que, notamment, des dispositions des articles L. 3122-3 et L. 3123-2 du même code qui font interdiction aux voitures de petite remise et aux véhicules motorisés à deux ou trois roues de " stationner ou circuler sur la voie publique en quête de clients ", que l'activité consistant à stationner ou circuler sur la voie publique en quête de clients en vue de leur transport ne peut légalement s'exercer que dans le cadre réglementé de la profession de taxi ; qu'une telle activité ne peut, par suite, pas être exercée par des voitures de tourisme avec chauffeur, lesquelles sont d'ailleurs tenues, en vertu des dispositions citées ci-dessus de l'article L. 231-3 du code du tourisme, d'avoir fait l'objet d'une location préalable avant tout stationnement sur la voie publique ;

11. Considérant toutefois que le moyen tiré de ce que le simple fait d'accepter, pour un véhicule en circulation sur la voie publique, une réservation par téléphone ou par Internet en vue d'un départ aussi rapide que possible, ne fait pas partie des activités légalement réservées aux taxis et que, par suite, l'administration n'est pas fondée à justifier l'introduction d'un délai d'attente propre aux voitures de tourisme avec chauffeur par la nécessité de protéger l'exercice légal de la profession de taxi, est de nature, en l'état de l'instruction, à créer un doute sérieux sur le bien fondé du premier motif invoqué par l'administration ;

12. Considérant, en second lieu, qu'il résulte de l'instruction, et notamment des échanges ayant eu lieu lors de l'audience publique, que le moyen tiré de ce que l'introduction d'un délai de quinze minutes entre la réservation d'une voiture de tourisme avec chauffeur et la prise en charge de son client n'aura aucun effet notable sur la fluidité du trafic est également, en l'état de l'instruction, de nature à créer un doute sérieux sur le bien fondé du second motif invoqué par l'administration ;

13. Considérant qu'il résulte de ce qui précède que, sans qu'il soit besoin d'examiner les autres moyens soulevés par les sociétés requérantes, le moyen tiré de ce que les dispositions du décret contesté qui introduisent, pour les voitures de tourisme avec chauffeur, un délai minimal de quinze minutes entre la réservation du véhicule et la prise en charge effective du client, portent à la liberté du commerce et de l'industrie une atteinte qui n'est ni nécessaire à un objectif d'intérêt général ni proportionnée à l'atteinte d'un tel objectif est, en l'état de l'instruction, de nature à créer un doute sérieux sur la légalité de ces dispositions ;

En ce qui concerne l'urgence :

14. Considérant que l'urgence justifie la suspension de l'exécution d'un acte administratif lorsque celle-ci porte atteinte, de manière suffisamment grave et immédiate, à un intérêt public, à la situation du requérant ou aux intérêts qu'il entend défendre ; qu'il appartient au juge des référés d'apprécier concrètement, compte tenu des justifications fournies par le requérant, si les effets de l'acte contesté sont de nature à caractériser une urgence

justifiant que, sans attendre le jugement de la requête au fond, l'exécution de la décision soit suspendue ; que l'urgence doit être appréciée objectivement et compte tenu de l'ensemble des circonstances de l'affaire ;

15. Considérant que les sociétés requérantes sont des sociétés de création récente, exerçant, principalement en région parisienne, une activité de location de voitures de tourisme avec chauffeur, susceptibles d'être notamment réservées par téléphone ou par Internet à partir de téléphones mobiles ou de tablettes portables ;

16. Considérant qu'il résulte de l'instruction que le délai dans lequel un taxi ou une voiture de tourisme avec chauffeur est en mesure d'assurer la prise en charge de sa clientèle, en cas de réservation en vue d'un départ aussi rapide que possible, constitue un élément décisif d'attractivité commerciale, notamment dans le cadre des contrats passés avec les grandes entreprises ; que le délai minimal de quinze minutes imposé par le décret contesté crée pour les sociétés requérantes, notamment sur le marché parisien où ces sociétés sont en mesure de proposer, concurremment aux taxis, des délais d'intervention nettement inférieurs à quinze minutes, un risque important de perte de clientèle et constitue un obstacle sérieux à leur développement ; qu'en égard aux particularités du marché sur lequel interviennent les sociétés requérantes, qui est en croissance rapide, fortement concurrentiel, et sur lequel les entreprises qui se créent ou se développent sont en situation de constitution de clientèle, de création de réseaux de chauffeurs affiliés, ou de levée de fonds pour la constitution de flottes de véhicules ou de dispositifs informatiques de réservation, une telle disposition, de nature à affecter sérieusement leur rentabilité et leurs parts de marché, est susceptible de porter à leur situation économique et financière une atteinte grave et immédiate ;

17. Considérant, il est vrai, que l'administration soutient qu'un intérêt public s'attache au maintien du décret contesté, lequel se bornerait à faire obstacle à ce que les voitures de tourisme avec chauffeur exercent illégalement des activités réservées aux taxis en acceptant, pendant leur circulation sur la voie publique, une réservation par téléphone ou par Internet en vue d'un départ aussi rapide que possible ; que toutefois, ainsi qu'il a été dit ci-dessus, il existe en l'état de l'instruction un doute sérieux sur le fait qu'une telle activité relève légalement, à titre exclusif, de la profession de taxi ; que ce motif ne peut dès lors qu'être écarté dans le cadre de l'examen de l'urgence au sens de l'article L. 521-1 du code de justice administrative ;

18. Considérant qu'il résulte de ce qui précède que les sociétés requérantes sont fondées à soutenir que les effets du délai d'attente introduit par le décret contesté sont de nature à caractériser une urgence justifiant que, sans attendre le jugement des requêtes au fond, l'exécution de cette disposition soit suspendue ;

19. Considérant qu'il résulte de tout ce qui précède qu'il y a lieu d'ordonner la suspension des dispositions du décret du 27 décembre 2013 qui introduisent, pour les voitures de tourisme avec chauffeur, un délai minimal de quinze minutes entre la réservation du véhicule et la prise en charge effective du client ; qu'il y a lieu, par suite, d'ordonner également la suspension des autres dispositions de ce décret, lesquelles doivent être regardées, au titre de cette procédure de référé, comme n'en étant pas divisibles ;

II. Constitutionnalité de la disposition contestée

A. Normes de référence

1. Déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789

- Article 2

Le but de toute association politique est la conservation des droits naturels et imprescriptibles de l'Homme. Ces droits sont la liberté, la propriété, la sûreté, et la résistance à l'oppression.

- Article 4

La liberté consiste à pouvoir faire tout ce qui ne nuit pas à autrui : ainsi, l'exercice des droits naturels de chaque homme n'a de bornes que celles qui assurent aux autres membres de la société la jouissance de ces mêmes droits. Ces bornes ne peuvent être déterminées que par la loi.

- Article 8

La loi ne doit établir que des peines strictement et évidemment nécessaires, et nul ne peut être puni qu'en vertu d'une loi établie et promulguée antérieurement au délit, et légalement appliquée.

- Article 6

La loi est l'expression de la volonté générale. Tous les citoyens ont droit de concourir personnellement, ou par leurs représentants, à sa formation. Elle doit être la même pour tous, soit qu'elle protège, soit qu'elle punisse. Tous les citoyens étant égaux à ses yeux sont également admissibles à toutes dignités, places et emplois publics, selon leur capacité, et sans autre distinction que celle de leurs vertus et de leurs talents.

- Article 17

La propriété étant un droit inviolable et sacré, nul ne peut en être privé, si ce n'est lorsque la nécessité publique, légalement constatée, l'exige évidemment, et sous la condition d'une juste et préalable indemnité.

2. Constitution du 4 octobre 1958

Titre V - Des rapports entre le Parlement et le gouvernement

- Article 34.

La loi fixe les règles concernant :

(...)

La loi détermine les principes fondamentaux :

- de l'organisation générale de la défense nationale ;

- de la libre administration des collectivités territoriales, de leurs compétences et de leurs ressources ;

- de l'enseignement ;
 - de la préservation de l'environnement ;
 - du régime de la propriété, des droits réels et des obligations civiles et commerciales ;
 - du droit du travail, du droit syndical et de la sécurité sociale.
- (...)

- **Article 66**

Nul ne peut être arbitrairement détenu.

L'autorité judiciaire, gardienne de la liberté individuelle, assure le respect de ce principe dans les conditions prévues par la loi.

B. Jurisprudence du Conseil constitutionnel

1. Sur la liberté d'entreprendre

- **Décision n° 99-423 DC du 13 janvier 2000 - Loi relative à la réduction négociée du temps de travail**

. En ce qui concerne la méconnaissance de la liberté d'entreprendre :

24. Considérant, en premier lieu, que les députés et les sénateurs requérants soutiennent que l'article 8 de la loi, rapproché de ses articles 9 et 19, en fixant à 1600 heures par an le volume annuel d'heures au-delà duquel s'applique le régime des heures supplémentaires en cas d'annualisation de la durée du travail, réduirait de façon disproportionnée, "par rapport aux capacités techniques et financières des entreprises", la capacité productive des salariés ; que cette perte de capacité productive irait "très largement au-delà de celle qui aurait dû normalement résulter de la réduction de la durée légale du travail à trente-cinq heures" ;

25. Considérant qu'ils font également valoir que les dispositions particulières relatives aux personnels d'encadrement, prévues par l'article 11, entraînent une "réduction brutale et massive du nombre de jours maximum de travail" portant une "atteinte manifestement excessive à la liberté d'entreprendre des employeurs" ; qu'il en irait de même de "l'inclusion de contreparties pour le temps d'habillage et de déshabillage" prévue par l'article 2, de "l'interdiction de mettre en place des horaires d'équivalence par accord de branche ou d'entreprise" qui résulte de l'article 3, de la nouvelle réglementation des astreintes instaurée par l'article 4, du régime des heures supplémentaires mis en place par l'article 5, et de l'exclusion des "formations d'adaptation à l'évolution de l'emploi" du champ des formations susceptibles d'être effectuées en partie en dehors du temps de travail, qui découle de l'article 17 ;

26. Considérant, en deuxième lieu, que les députés et sénateurs saisissants dénoncent une immixtion abusive de l'administration dans la mise en œuvre de la réduction du temps de travail et, par voie de conséquence, dans le fonctionnement des entreprises ; qu'en particulier, "la menace permanente de suppression des aides financières donnerait un pouvoir exorbitant à l'administration pour accorder, suspendre ou supprimer le bénéfice des allègements de charges" ; que les articles 19 et 20 de la loi déférée auraient également pour effet de déposséder le chef d'entreprise de son pouvoir de gestion et d'organisation compte tenu des prérogatives qu'ils reconnaissent aux organisations syndicales dans la conclusion des accords d'entreprises ouvrant droit aux allègements de cotisations sociales ;

27. Considérant, d'une part, 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, les limitations justifiées par l'intérêt général ou liées à des exigences constitutionnelles, à la condition que lesdites limitations n'aient pas pour conséquence d'en dénaturer la portée ; qu'il revient par ailleurs au législateur de fixer les principes fondamentaux du droit du travail et, notamment, de poser des règles propres à assurer au mieux, conformément au cinquième alinéa du Préambule de la Constitution de 1946, le droit pour chacun d'obtenir un emploi, tout en ouvrant le bénéfice de ce droit au plus grand nombre d'intéressés, ainsi que le respect des dispositions du onzième alinéa du Préambule selon lesquelles la Nation "garantit à tous...le repos et les loisirs..." ; qu'en portant

à trente-cinq heures la durée légale du travail effectif, le législateur a entendu s'inscrire dans le cadre des cinquième et onzième alinéas du Préambule de la Constitution de 1946 ;

28. Considérant, d'autre part, qu'aux termes du huitième alinéa du Préambule de la Constitution de 1946 : "Tout travailleur participe, par l'intermédiaire de ses délégués, à la détermination collective des conditions de travail ainsi qu'à la gestion des entreprises" ; que l'article 34 de la Constitution range dans le domaine de la loi la détermination des principes fondamentaux du droit du travail, du droit syndical et de la sécurité sociale ; qu'ainsi, c'est au législateur qu'il revient de déterminer, dans le respect de cette disposition à valeur constitutionnelle, les conditions et garanties de sa mise en œuvre ; que, sur le fondement de ces dispositions, il est loisible au législateur, après avoir défini les droits et obligations touchant aux conditions de travail, de laisser aux employeurs et aux salariés, ou à leurs représentants, le soin de préciser, après une concertation appropriée, les modalités concrètes d'application des normes qu'il édicte ;

29. Considérant, en premier lieu, que l'article 8 de la loi déferée crée un nouveau régime de modulation des horaires de travail sur tout ou partie de l'année ; que la durée hebdomadaire du travail ne doit toutefois pas excéder en moyenne trente-cinq heures par semaine travaillée et, en tout état de cause, le plafond annuel de 1600 heures ; que l'article 11 de la loi instaure des règles nouvelles spécifiques concernant les cadres ; que le législateur a déterminé les conditions dans lesquelles, en fonction de l'activité au sein de l'entreprise des différentes catégories de cadres qu'il a distinguées, l'objectif de réduction de la durée du travail peut être atteint pour ces personnels ;

30. Considérant, par ailleurs, qu'aux mesures "d'aide structurelle" aux entreprises mises en place par la loi du 13 juin 1998 susvisée pour accompagner la réduction de la durée légale du travail effectif, succède le dispositif d'aide financière instauré par le chapitre VIII de la loi déferée ;

31. Considérant que le législateur a ainsi mis en œuvre, en les conciliant, les exigences constitutionnelles ci-dessus rappelées ; que cette conciliation n'est entachée d'aucune erreur manifeste ; qu'en particulier, les mesures précédemment décrites ne portent pas à la liberté d'entreprendre une atteinte telle qu'elle en dénaturerait la portée ;

32. Considérant, en deuxième lieu, que le législateur, en subordonnant l'octroi de l'allègement de cotisations sociales à la réduction négociée du temps de travail, n'a pas porté au pouvoir de direction et d'organisation de l'employeur une atteinte qui aurait pour effet de dénaturer la liberté d'entreprendre ; qu'il convient au demeurant de relever que l'article 19 a ouvert plusieurs voies à la négociation en fonction de la taille de l'entreprise et de la présence syndicale dans celle-ci ; qu'aucune organisation syndicale ne disposera du "droit de veto" dénoncé par les requérants ;

33. Considérant, enfin, que ni les divers contrôles que l'autorité administrative et les organismes de recouvrement des cotisations sociales sont habilités à diligenter afin de vérifier si les conditions de l'octroi du bénéfice de l'allègement des cotisations sociales sont réunies, ni les autres dispositions critiquées par les requérants ne portent d'atteinte inconstitutionnelle à la liberté d'entreprendre ;

34. Considérant qu'il résulte de ce qui précède que les griefs portant sur la méconnaissance de la liberté d'entreprendre doivent être écartés

- **Décision n° 2001-455 DC du 12 janvier 2002 - Loi de modernisation sociale**

- SUR LE GRIEF TIRÉ DE L'ATTEINTE PORTÉE A LA LIBERTÉ D'ENTREPRENDRE PAR L'ARTICLE 107 ET PAR LE CHAPITRE IER DU TITRE II :

- En ce qui concerne l'article 107 :

43. Considérant que l'article 107 de la loi déferée modifie l'article L. 321-1 du code du travail en remplaçant la définition du licenciement économique issue de la loi n° 89-549 du 2 août 1989 par une nouvelle définition ainsi rédigée : "Constitue un licenciement pour motif économique le licenciement effectué par un employeur pour un ou plusieurs motifs non inhérents à la personne du salarié résultant d'une suppression ou transformation d'emploi ou d'une modification du contrat de travail, consécutives soit à des difficultés économiques sérieuses n'ayant pu être surmontées par tout autre moyen, soit à des mutations technologiques mettant en cause la pérennité de l'entreprise, soit à des nécessités de réorganisation indispensables à la sauvegarde de l'activité de l'entreprise" ; qu'il résulte des termes mêmes de ces dispositions qu'elles s'appliquent non seulement dans l'hypothèse d'une suppression ou transformation d'emploi mais également en cas de refus par un salarié d'une modification de son contrat de travail ; qu'en vertu de l'article L. 122-14-4 du même code, la méconnaissance de ces dispositions ouvre droit, en l'absence de cause réelle et sérieuse du licenciement, à une indemnité qui ne peut être inférieure au salaire des six derniers mois ;

44. Considérant que les requérants soutiennent que cette nouvelle définition porte une atteinte disproportionnée à la liberté d'entreprendre ; qu'en limitant, par la suppression de l'adverbe "notamment", la liste des situations économiques permettant de licencier, "le législateur écarte des solutions imposées par le bon sens comme la cessation d'activité" ; que la notion de "difficultés sérieuses n'ayant pu être surmontées par tout autre moyen" va permettre au juge de s'immiscer dans le contrôle des choix stratégiques de l'entreprise qui relèvent, en vertu de la liberté d'entreprendre, du pouvoir de gestion du seul chef d'entreprise ; que les notions de "mutations technologiques mettant en cause la pérennité de l'entreprise" ou de "nécessités de réorganisation indispensables à la sauvegarde de l'activité de l'entreprise" constituent des "formules vagues" dont la méconnaissance sera néanmoins sanctionnée par les indemnités dues en l'absence de cause réelle et sérieuse du licenciement ;

45. Considérant que le Préambule de la Constitution réaffirme les principes posés tant par la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789 que par le Préambule de la Constitution de 1946 ; qu'au nombre de ceux-ci, il y a lieu de ranger la liberté d'entreprendre qui découle de l'article 4 de la Déclaration de 1789 ainsi que les principes économiques et sociaux énumérés par le texte du Préambule de 1946, parmi lesquels figurent, selon son cinquième alinéa, le droit de chacun d'obtenir un emploi et, en vertu de son huitième alinéa, le droit pour tout travailleur de participer, par l'intermédiaire de ses délégués, à la détermination collective des conditions de travail ainsi qu'à la gestion des entreprises ;

46. Considérant qu'il incombe au législateur, dans le cadre de la compétence qu'il tient de l'article 34 de la Constitution pour déterminer les principes fondamentaux du droit du travail, d'assurer la mise en œuvre des principes économiques et sociaux du Préambule de la Constitution de 1946, tout en les conciliant avec les libertés constitutionnellement garanties ; que, pour poser des règles propres à assurer au mieux, conformément au cinquième alinéa du Préambule de la Constitution de 1946, le droit pour chacun d'obtenir un emploi, il peut apporter à la liberté d'entreprendre des limitations liées à cette exigence constitutionnelle, à la condition qu'il n'en résulte pas d'atteinte disproportionnée au regard de l'objectif poursuivi ;

47. Considérant, en premier lieu, que la nouvelle définition du licenciement économique résultant de l'article 107 de la loi déferée limite aux trois cas qu'elle énonce les possibilités de licenciement pour motif économique à l'exclusion de toute autre hypothèse comme, par exemple, la cessation d'activité de l'entreprise ;

48. Considérant, en deuxième lieu, qu'en ne permettant des licenciements économiques pour réorganisation de l'entreprise que si cette réorganisation est "indispensable à la sauvegarde de l'activité de l'entreprise" et non plus, comme c'est le cas sous l'empire de l'actuelle législation, si elle est nécessaire à la sauvegarde de la compétitivité de l'entreprise, cette définition interdit à l'entreprise d'anticiper des difficultés économiques à venir en prenant des mesures de nature à éviter des licenciements ultérieurs plus importants ;

49. Considérant, en troisième lieu, qu'en subordonnant les licenciements économiques à "des difficultés économiques sérieuses n'ayant pu être surmontées par tout autre moyen", la loi conduit le juge non seulement à contrôler, comme c'est le cas sous l'empire de l'actuelle législation, la cause économique des licenciements décidés par le chef d'entreprise à l'issue des procédures prévues par le livre IV et le livre III du code du travail, mais encore à substituer son appréciation à celle du chef d'entreprise quant au choix entre les différentes solutions possibles ;

50. Considérant que le cumul des contraintes que cette définition fait ainsi peser sur la gestion de l'entreprise a pour effet de ne permettre à l'entreprise de licencier que si sa pérennité est en cause ; qu'en édictant ces dispositions, le législateur a porté à la liberté d'entreprendre une atteinte manifestement excessive au regard de l'objectif poursuivi du maintien de l'emploi ; que, dès lors, les dispositions de l'article 107 doivent être déclarées non conformes à la Constitution ;

- **Décision n° 2013-670 DC du 23 mai 2013 - Loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports**

13. Considérant, en second 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 ;

14. Considérant qu'en l'espèce, la majoration forfaitaire du prix de la prestation de transport routier de marchandises apporte à la liberté de fixation des prix de cette activité une atteinte qui ne revêt pas un caractère disproportionné au regard de l'objectif de politique économique poursuivi par le législateur à l'égard du secteur du transport routier de marchandises ; que, par suite, le grief tiré de l'atteinte à la liberté d'entreprendre doit être écarté ;

- **Décision n° 2013-318 QPC du 7 juin 2013 - M. Mohamed T. [Activité de transport public de personnes à motocyclette ou tricycle à moteur]**

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 ;

- **Décision n° 2014-690 DC du 13 mars 2014 - Loi relative à la consommation**

51. Considérant que la liberté proclamée par l'article 2 de la Déclaration de 1789 implique le droit au respect de la vie privée ; que, par suite, la collecte, l'enregistrement, la conservation, la consultation et la communication de données à caractère personnel doivent être justifiés par un motif d'intérêt général et mis en œuvre de manière adéquate et proportionnée à cet objectif ;

52. Considérant que la création d'un traitement de données à caractère personnel destiné à recenser les crédits à la consommation contractés par les personnes physiques pour leurs besoins non professionnels, les incidents de paiement caractérisés liés aux crédits souscrits par ces personnes ainsi que les informations relatives aux situations de surendettement et aux liquidations judiciaires vise à prévenir plus efficacement et plus précocement les situations de surendettement en fournissant aux établissements et organismes financiers des éléments leur permettant d'apprécier, au moment de l'octroi du prêt, la solvabilité des personnes physiques qui sollicitent un crédit ou se portent caution et en conséquence de mieux évaluer le risque ; que, par la création du registre national des crédits aux particuliers, le législateur a poursuivi un motif d'intérêt général de prévention des situations de surendettement ;

2. Sur le principe d'égalité

- **Décision n° 2010-3 QPC du 28 mai 2010 - Union des familles en Europe [Associations familiales]**

- SUR LE PRINCIPE D'ÉGALITÉ :

3. Considérant 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 ;

- **Décision n° 2013-670 DC du 23 mai 2013 - Loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports**

12. Considérant que, d'autre part, si le montant de la majoration du prix de la prestation de transport peut être différent du montant de la taxe acquittée le cas échéant pour cette prestation, les différences de traitement qui en résultent sont en rapport direct avec l'objectif d'assurer, par un mécanisme forfaitaire reposant sur une évaluation moyenne du coût de la taxe, la participation effective des bénéficiaires de la prestation de transport au coût supplémentaire susceptible de résulter, en application des dispositions précitées du code des douanes, de l'utilisation du réseau routier ; qu'au regard de la prise en charge du coût du transport, les transporteurs en compte propre ne sont pas dans la même situation que les transporteurs pour compte d'autrui ; que, de même, les chargeurs en compte propre ne sont pas dans une situation identique à celle des chargeurs pour compte d'autrui ; que, par suite, les griefs tirés de l'atteinte au principe d'égalité doivent être écartés ;

- **Décision n° 2013-318 QPC du 7 juin 2013, M. Mohamed T. [Activité de transport public de personnes à motocyclette ou tricycle à moteur]**

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 ;

- **Décision n° 2014-422 QPC du 17 octobre 2014 - Chambre syndicale des cochers chauffeurs CGT-taxis [Voitures de tourisme avec chauffeurs]**

2. Considérant que le syndicat requérant fait valoir que les techniques de réservation préalable au moyen de dispositifs électroniques mobiles permettent désormais de réserver une voiture avec chauffeur dans des conditions de rapidité et de simplicité qui conduisent en pratique à un empiètement sur l'activité pour laquelle les taxis jouissent d'un monopole ; que, compte tenu de la réglementation particulière à laquelle ces derniers sont seuls soumis, la possibilité d'une mise en concurrence des taxis avec les voitures de tourisme avec chauffeur porterait atteinte au principe d'égalité devant la loi ; que l'absence de règle imposant, pour les voitures de tourisme avec chauffeur, le respect d'un délai suffisant entre la réservation d'une voiture et la prise en charge du client porterait atteinte à la liberté d'entreprendre des taxis ; que l'insuffisante protection du monopole des taxis porterait atteinte au caractère patrimonial du droit de présentation de son successeur par le titulaire d'une licence de taxi et méconnaîtrait le droit de propriété ; qu'enfin, l'absence de restriction suffisante de l'activité de voiture de tourisme avec chauffeur méconnaîtrait les objectifs de sauvegarde de l'ordre public et de protection de l'environnement ;

3. Considérant que, selon la fédération intervenante, en interdisant aux voitures de tourisme avec chauffeur de « stationner sur la voie publique » sans préciser que cette interdiction ne porte que sur le stationnement dans l'attente de la clientèle, les dispositions de l'article L. 231-3 du code du tourisme portent atteinte à la liberté d'entreprendre et à la liberté d'aller et venir ;

4. Considérant, en premier lieu, qu'aux termes de l'article 6 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789, 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 ; que si, en règle générale, ce principe impose de traiter de la même façon des personnes qui se trouvent dans la même situation, il n'en résulte pas pour autant qu'il oblige à traiter différemment des personnes se trouvant dans des situations différentes ;

5. Considérant que la réglementation applicable aux taxis, définie par l'article L. 3121-1 du code des transports, 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 ;

6. Considérant que les dispositions contestées 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 à la place ;

7. Considérant qu'il résulte de ces dispositions que le législateur a distingué, d'une part, l'activité consistant à stationner et à circuler sur la voie publique en quête de clients en vue de leur transport et, d'autre part, l'activité de transport individuel de personnes sur réservation préalable ; que, poursuivant des objectifs d'ordre public, notamment de police de la circulation et du stationnement sur la voie publique, le législateur a réservé la première activité aux taxis qui l'exercent dans un cadre réglementé particulier ; que la seconde activité peut être exercée non seulement par les taxis mais également par d'autres professions, notamment celle de voitures de tourisme avec chauffeur ; 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 ; que 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 ;

8. 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 ;

9. Considérant que 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 à la liberté d'entreprendre des taxis ;

10. Considérant qu'en réservant aux taxis le droit de stationner et de circuler sur la voie publique « en quête de clients », le législateur n'a pas porté à la liberté d'entreprendre ou à la liberté d'aller et venir des voitures de tourisme avec chauffeur une atteinte disproportionnée au regard des objectifs d'ordre public poursuivis ;

11. Considérant, en troisième lieu, que les dispositions contestées n'autorisent pas les voitures de tourisme avec chauffeur à stationner ou circuler sur la voie publique en quête de clients ; que, par suite, en tout état de cause, le grief tiré de l'atteinte au monopole des chauffeurs de taxis manque en fait ;

12. Considérant, en quatrième lieu, que l'objectif de valeur constitutionnelle de sauvegarde de l'ordre public ne peut, en lui-même, être invoqué à l'appui d'une question prioritaire de constitutionnalité sur le fondement de l'article 61-1 de la Constitution ;

13. Considérant, en cinquième lieu, qu'en vertu de l'article 1er de la Charte de l'environnement, « chacun a le droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé » ; que 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 méconnaît pas les exigences qui résultent de ces dispositions ;

3. Sur le droit de propriété

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

22. Considérant, en deuxième lieu, que les dispositions relatives à l'homologation des tarifs n'emportent par elles-mêmes aucun transfert de propriété ; que les restrictions qui peuvent en résulter quant aux conditions d'exercice du droit de propriété répondent à un motif d'intérêt général et n'ont pas pour effet de dénaturer la portée de ce droit ;

- **Décision n° 2010-607 DC du 10 juin 2010 - Loi relative à l'entrepreneur individuel à responsabilité limitée**

9. Considérant qu'en vertu des alinéas 6 à 8 de l'article L. 526-12 de ce code, la déclaration d'affectation du patrimoine soustrait le patrimoine affecté du gage des créanciers personnels de l'entrepreneur et le patrimoine personnel du gage de ses créanciers professionnels ; que s'il était loisible au législateur de rendre la déclaration d'affectation opposable aux créanciers dont les droits sont nés antérieurement à son dépôt, c'est à la condition que ces derniers soient personnellement informés de la déclaration d'affectation et de leur droit de former opposition ; que, sous cette réserve, le deuxième alinéa de l'article L. 526-12 du code de commerce ne porte pas atteinte aux conditions d'exercice du droit de propriété des créanciers garanti par les articles 2 et 4 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789 ;

- **Décision n° 2010-5 QPC du 18 juin 2010 - SNC KIMBERLY CLARK [Incompétence négative en matière fiscale]**

5. Considérant, d'autre part, que le 1 de l'article 273 du code général des impôts, en ce qu'il renvoie à un décret en Conseil d'État le soin de fixer les délais dans lesquels doivent être opérées les déductions auxquelles ont droit les personnes assujetties à la taxe sur la valeur ajoutée, ne porte pas atteinte au droit de propriété garanti par les articles 2 et 17 de la Déclaration de 1789 ;

4. Sur la liberté d'aller et venir

- **Décision n° 99-411 DC du 16 juin 1999 - Loi portant diverses mesures relatives à la sécurité routière et aux infractions sur les agents des exploitants de réseau de transport public de voyageurs**

20. Considérant, en premier lieu, que la procédure instaurée par l'article L. 11-1 du code de la route ne porte pas atteinte à la liberté individuelle au sens de l'article 66 de la Constitution ; qu'eu égard à son objet, et sous réserve des garanties dont est assortie sa mise en œuvre, elle ne porte pas davantage atteinte à la liberté d'aller et venir ;

- **Décision n° 2013-318 QPC du 7 juin 2013 - M. Mohamed T. [Activité de transport public de personnes à motocyclette ou tricycle à moteur]**

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 ;

- **Décision n° 2014-422 QPC du 17 octobre 2014 - Chambre syndicale des cochers chauffeurs CGT-taxis [Voitures de tourisme avec chauffeurs]**

10. Considérant qu'en réservant aux taxis le droit de stationner et de circuler sur la voie publique « en quête de clients », le législateur n'a pas porté à la liberté d'entreprendre ou à la liberté d'aller et venir des voitures de tourisme avec chauffeur une atteinte disproportionnée au regard des objectifs d'ordre public poursuivis ;

5. Sur le principe de nécessité des délits et des peines

- **Décision n° 80-127 DC du 20 janvier 1981 - Loi renforçant la sécurité et protégeant la liberté des personnes**

En ce qui concerne le principe selon lequel la loi ne doit établir que des peines strictement et évidemment nécessaires :

11. Considérant que, selon l'article 8 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789, la loi ne doit établir que des peines strictement et évidemment nécessaires ; que, selon les auteurs de deux des saisines, il appartiendrait au Conseil constitutionnel de censurer les dispositions du titre Ier de la loi soumise à son examen qui autorisent ou imposent une répression, à leurs yeux excessive, soit par l'effet des peines attachées aux infractions, soit par l'aggravation des conditions de la récidive, soit par la limitation des effets des circonstances atténuantes, soit par la restriction des conditions d'octroi du sursis, soit par la modification des conditions d'exécution des peines.

12. Considérant que l'article 61 de la Constitution ne confère pas au Conseil constitutionnel un pouvoir général d'appréciation et de décision identique à celui du Parlement, mais lui donne seulement compétence pour se prononcer sur la conformité à la Constitution des lois déférées à son examen.

13. Considérant que, dans le cadre de cette mission, il n'appartient pas au Conseil constitutionnel de substituer sa propre appréciation à celle du législateur en ce qui concerne la nécessité des peines attachées aux infractions définies par celui-ci, alors qu'aucune disposition du titre Ier de la loi n'est manifestement contraire au principe posé par l'article 8 de la Déclaration de 1789 ;