

781 Uberpop et BlaBlaCar

OU COMMENT DÉLIMITER L'ÉCONOMIE DU PARTAGE

POINTS CLÉS ► Dernier épisode en date de la saga qui agite depuis quelques années le secteur du transport public particulier de personnes, le Conseil constitutionnel vient de confirmer la constitutionnalité de l'incrimination des services de mise en relation de type *Uberpop* – qui permettent à des conducteurs non professionnels de transporter des passagers contre rémunération –, prévue par l'article L. 3124-13 du Code des transports (*Cons. const.*, 22 sept. 2015, n° 2015-484 QPC : *JurisData* n° 2015-020700)

Benjamin DE SEVIN,
avocat à la Cour – UGGC Avocats

1. Aux frontières du covoiturage

Le sens de cette décision ne constitue pas réellement une surprise. Le grief le plus sérieux soulevé par la société *Uber* tenait à la méconnaissance du principe constitutionnel de légalité des délits et des peines, issu de l'article 8 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen. Combiné avec les dispositions de l'article 34 de la Constitution – aux termes duquel la loi « fixe les règles concernant (...) la détermination des crimes et délits ainsi que les peines qui leur sont applicables » – ce principe impose notamment au législateur de fixer le champ d'application de la loi pénale et de définir les crimes et délits en des termes suffisamment clairs et précis pour exclure l'arbitraire.

De ce point de vue, au moment de l'examen de la question prioritaire de constitutionnalité par les juridictions judiciaires, l'article contesté n'était pas irréfutable car son champ d'application résultait notamment d'un renvoi à l'article L. 3120-1 du Code des transports, qui définit l'activité de transport public particulier de personnes par référence au caractère *onéreux* de la prestation. Cette référence créait une ambiguïté sur le point de savoir si l'indemnisation que peut recevoir un conducteur dans le cadre d'un covoiturage en faisait un transport à titre onéreux et donc si le délit créé par l'article L. 3124-13 du Code des transports interdisait la mise en relation de simple covoitureurs telle que la pratique la société *BlaBlaCar*. Telle n'était pas l'intention du législateur, qui entendait uniquement incriminer les systèmes de « faux covoiturage ». Mais, dès lors que le covoiturage était initialement défini par l'article L. 1231-15 du Code des transports comme « l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs passagers majeurs pour un trajet en commun », sans expressément envisager la possibilité d'une rémunération limitée au seul partage des frais, il existait une incertitude sur le champ exact de l'incrimination pénale susceptible de justifier une censure du Conseil constitutionnel.

Une modification législative est toutefois opportunément intervenue en cours de procédure. La loi n° 2015-992 du 17 août 2015 a en effet introduit une nouvelle définition du covoiturage à l'article L. 3132-1 du Code des transports, désormais définie comme : « l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectué à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte ». La limite entre transport public particulier de personnes et covoiturage s'en est trouvée clairement tracée. Le Conseil constitutionnel a ainsi pu constater que « les dispositions contestées n'ont ni pour objet, ni pour effet d'interdire les systèmes de mise en relation des personnes souhaitant pratiquer le covoiturage » et qu'elles ne méconnaissaient donc pas le principe de légalité des délits et des peines.

2. Un équilibre précaire

Si avec cette décision et celle du 22 mai 2015 (*Cons. const.*, 22 mai 2015, n° 2015-468/469/472 QPC : *JurisData* n° 2015-013245 ; *JCPA* 2015, act. 475 ; *JCPA* 2015, 2258) le Conseil constitutionnel a validé la plupart des mesures les plus controversées de la loi *Thévenoud* (L. n° 2014-1104, 1^{er} oct. 2014, relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur), il n'est pas pour autant certain que la réglementation du secteur soit parvenue à un équilibre satisfaisant et partant pérenne.

D'abord, la question de l'égalité entre taxis et voitures de transports avec chauffeur sur le marché de la réservation préalable continuera de se poser, et les juridictions administratives continueront d'être régulièrement saisies d'actes administratifs instaurant des discriminations entre ces deux professions qui ne sont pas toujours justifiées par un motif d'intérêt général. Ensuite, la société *Uber* a porté sa contestation de la réglementation française devant la Commission européenne, et il n'est pas certain que les instances européennes valident les entraves à la libre prestation de service qui n'ont pas été censurées par le Conseil constitutionnel. Enfin, si la

limite entre transport public particulier de personnes et covoiturage semble désormais clairement tracée, la notion de « *partage des frais* » sur laquelle elle repose devra être appliquée aux nombreux concepts qui entendent aujourd'hui décliner la notion de covoiturage, ce qui conduira sans doute les pouvoirs publics et les juridictions à établir de nouvelles distinctions.

3. La nécessaire prise en compte des enjeux de l'économie numérique

Au-delà du secteur du transport de personnes, la difficulté à délimiter ce qui relève ou non de l'économie du partage et à déterminer les règles qui doivent par conséquent s'y appliquer est com-

mune à la plupart des secteurs économiques bouleversés par la transition numérique. Le droit positif saisit encore difficilement cette nouvelle réalité et doit s'y adapter pour permettre un développement loyal et efficace de l'économie numérique. Fiscalité des revenus, responsabilité des acteurs, conditions d'une concurrence loyale... : les sujets sont variés et mériteraient sans doute d'être pris en compte de façon transversale par le législateur. Il faut à cet égard espérer que la manière dont les pouvoirs publics ont jusqu'à présent géré la mutation du secteur du transport public particulier de personnes – sous la double contrainte des effets d'une révolution numérique qu'ils semblent craindre et de pressions corporatistes qu'ils ont parfois tendance à devancer – servira de contre-exemple.