

# MASTER II DE DROIT EUROPÉEN COMPARÉ



Mémoire de droit comparé

Année 2016

## La liberté d'entreprendre et Uber : Analyse comparative des droits français et américain

*SALA Harmonie*



Stage de recherche effectué à Harvard Law School

Mémoire dirigé par Madame le Professeur Marie GORÉ

Les opinions exprimées dans ce mémoire sont propres à l'auteur et n'engagent pas l'Université Paris II.

## Résumé

*«Toutes personnes françaises ou étrangères sont libres d'embrasser et d'exercer dans tout notre royaume et notamment dans notre bonne ville de Paris, telle espèce de commerce et telle profession d'arts et métiers qui bon leur semblera et même d'en réunir plusieurs», Edit de Turgot 1776.*

Dans cet extrait, Turgot évoquait déjà à la fin de l'Ancien régime la liberté individuelle de pouvoir exercer la profession de son choix, la consécration de cette liberté doit amener vers une lutte contre les corporations, mais il faudra attendre le décret d'Allarde et la loi Le Chapelier de 1791 pour que soient interdites les corporations professionnelles et pour que l'existence de la liberté du commerce et de l'industrie devienne une réelle préoccupation d'ordre sociétal.

L'édit de Turgot est un texte libéral qui ne fait apparaître aucune limite à la liberté d'entreprendre, or ce principe n'est pas absolu et doit être envisagé en prenant en compte l'ordre public. C'est le choix que fait le rédacteur du décret d'Allarde lorsqu'il se réfère aux lois de police, la mise en balance du principe et de ses limites permettra d'encadrer de manière proportionnée l'exercice des droits et libertés par les usagers.

Sous l'Ancien régime les corporations professionnelles furent interdites, cette notion ne va pas sans rappeler la situation actuelle de monopole en France, en Europe ainsi qu'aux Etats-Unis, c'est à travers l'exemple de la société Uber que la réflexion portera. La liberté d'entreprendre principe issue de la réflexion libérale aura permis la naissance de la société Uber dont la survie dépend de la place que le droit voudra bien lui concéder tant en droit public qu'en droit de la concurrence.

Dans un pays considéré comme ultra libéral qui depuis les années 80 s'attache à réduire le nombre de monopole pour que se répande la pensée libérale en matière d'entrepreneuriat et de droit de la concurrence, pourquoi la France s'efforce de se défaire de la nouveauté que représente la société Uber ? Si Uber dérange à l'étranger il en va de même aux États-Unis son pays d'origine pourtant tout aussi impliqué dans la régulation des monopoles.

# Table des matières

<b>Remerciements</b>	<b>5</b>
<b>Introduction</b>	<b>7</b>
<b>I La liberté d’entreprendre : un principe à caractère économique</b>	<b>12</b>
<b>1 L’évolution de la notion de liberté d’entreprendre</b>	<b>13</b>
1.1 Définition de la notion . . . . .	13
1.1.1 La liberté d’entreprendre en France . . . . .	13
1.1.2 Une approche de définition en droit européen et en droit international . .	15
1.1.3 Le libre entrepreneuriat au Etats-Unis . . . . .	17
1.2 Un contenu évolutif . . . . .	19
1.2.1 La notion française de liberté d’entreprendre . . . . .	19
1.2.2 L’Europe et les libertés liées à la prestation de service . . . . .	21
<b>2 L’absence de caractère général et absolu dans la protection de la liberté d’entreprendre</b>	<b>24</b>
2.1 Les différentes limitations de la notion . . . . .	24
2.2 Exemple de limitation de la liberté d’entreprendre : Uberpop . . . . .	25
<b>3 La protection de la liberté d’entreprendre en matière de droit de la concurrence</b>	<b>27</b>
<b>II Liberté d’entreprendre et droit de la concurrence : l’exemple de Uber</b>	<b>29</b>
<b>1 Définitions des activités de transport de particuliers et distinctions</b>	<b>30</b>
1.1 Les professions liées au transport de particuliers en France : définitions . . . . .	30
1.1.1 La profession de taxi . . . . .	30
1.1.2 La profession de chauffeur de VTC . . . . .	31
1.2 Les professions liées au transport public de particuliers aux États-Unis . . . . .	34
1.2.1 Définition américaine du transport public de particuliers . . . . .	34

1.2.2	La profession de taxi aux États-Unis . . . . .	36
1.2.3	Les chauffeurs utilisant l'application Uber . . . . .	37
1.2.4	La distinction de marché en matière de transport commercial de particuliers . . . . .	38
<b>2</b>	<b>Le marché de la maraude</b>	<b>39</b>
2.1	Le régime légal du marché de la maraude . . . . .	39
2.1.1	La maraude . . . . .	39
2.1.2	La liberté d'aller et venir sur le domaine public . . . . .	41
2.2	Ordre public et monopole légal . . . . .	44
2.2.1	L'existence d'un monopole . . . . .	44
2.2.2	Les impératifs d'ordre public comme réponse constante au contentieux . . . . .	46
<b>3</b>	<b>Le marché de la réservation préalable</b>	<b>48</b>
3.1	Régime applicable au marché de la réservation préalable . . . . .	48
3.1.1	Le marché de la réservation préalable . . . . .	48
3.1.2	Les acteurs de la mise en concurrence . . . . .	50
3.2	Ordre public économique et partage de marché . . . . .	52
3.2.1	L'ordre public économique . . . . .	52
3.2.2	L'ouverture de l'activité de transport de particuliers . . . . .	54
	<b>Conclusion</b>	<b>57</b>
	<b>Bibliographie</b>	<b>58</b>
	<b>Annexes</b>	<b>65</b>
	<b>Annexe I : Entretien avec Maître Pierre-Emmanuel Moati et Maître Romain Ruiz</b>	<b>65</b>
	<b>Annexe II : Entretien avec un chauffeur de la société Uber</b>	<b>66</b>
	<b>Annexe III : Entretien avec un chauffeur de taxi</b>	<b>68</b>

# Remerciements

A mes parents que je remercie pour leur perpétuels encouragements et leur amour inconditionnel.

A ma marraine qui a toujours été présente pour m'aider à analyser mes choix, un ange gardien n'aurait pas fait mieux.

A Madame le Professeur Marie Goré qui s'est montrée présente à chaque étape de mon travail et a su m'encourager malgré mes doutes.

Au personnel de l'Université de Harvard pour leur disponibilité, leur gentillesse et la précision de leurs réponses.

A Maître Pierre-Emmanuel Moati et Maître Romain Ruiz que je remercie chaleureusement pour avoir pris le temps de répondre à mes questions.

Enfin, à ma grand-mère à ses précieuses attentions et son regard bienveillant sans lesquels je n'aurais pu continuer mes études, je lui dédie ce travail.

# Introduction

«Toutes personnes françaises ou étrangères sont libres d’embrasser et d’exercer dans tout notre royaume et notamment dans notre bonne ville de Paris, telle espèce de commerce et telle profession d’arts et métiers qui bon leur semblera et même d’en réunir plusieurs», édit de Turgot 1776. Dans cet extrait, Turgot évoquait déjà à la fin de l’Ancien régime la liberté individuelle de pouvoir exercer la profession de son choix, la consécration de cette liberté doit amener vers une lutte contre les corporations, mais il faudra attendre le décret d’Allarde et la loi Le Chapelier de 1791 pour que soient interdites les corporations professionnelles et pour que l’existence de la liberté du commerce et de l’industrie devienne une réelle préoccupation d’ordre sociétal.

La notion de liberté d’entreprendre n’est pas nouvelle, son élaboration commence dès le XVIIe siècle avec par exemple Thomas Hobbes, qui, dans le Léviathan évoque la liberté pour un sujet de vendre, d’acheter, de passer contrat, ou encore la liberté de choisir son métier<sup>1</sup>, ces libertés échapperaient au contrôle du souverain<sup>2</sup> qui disposerait d’un pouvoir illimité sur ses sujets, mais qui voit par cette liste son domaine d’action se réduire<sup>3</sup>. Pourtant, en s’intéressant à d’autres travaux de Hobbes<sup>4</sup> le rôle du souverain législateur prend en matière économique, plus de poids. Si selon Hobbes, les hommes disposent de droits naturels, que le souverain se doit de protéger sans pour autant pouvoir en limiter l’exercice, le chef d’État a une mission économique certaine qui consiste en la survie et le bien-être du peuple qu’il gouverne, il doit pour cela s’assurer de la «bonne réglementation du commerce»<sup>5</sup>. Or, vendre, acheter, échanger, contracter sont les composantes de ce que l’on nomme le commerce<sup>6</sup>, ces contradictions font alors apparaître la nécessité d’une conciliation, cette dernière doit être opérée entre les libertés de l’homme et l’obligation pour le souverain législateur de réglementer l’exercice de ces libertés, cette construction sera cependant progressive.

L’édit de Turgot, instaure en France la liberté du commerce et de l’industrie ce texte libéral ne mentionne aucune limite, or ce principe n’est pas absolu et doit être envisagé en prenant en compte l’ordre public. C’est le choix que fait le rédacteur du décret d’Allarde lorsqu’il fait référence aux lois de police, la mise en balance du principe de liberté et de ses limites permettra d’encadrer l’exercice des droits et libertés par les usagers. La notion de liberté d’entreprendre est consacrée comme une liberté et non comme un droit, soulignant ainsi que la personne dispose d’une possibilité qui est celle d’exercer une activité de nature économique, mais n’étant pas un droit l’État n’a pas l’obligation d’en garantir l’effectivité au bénéfice des personnes, tant physiques que morales.

La liberté d’entreprendre est déduite de l’article 4 de la Déclaration des droits de l’homme et du citoyen, ce texte d’aspiration individualiste permet à l’homme d’exercer librement le métier qu’il souhaite, mais *in fine*, il est possible d’arriver dégager une dimension collective, elle

---

1. T. HOBBS, Léviathan, troisième partie, p. 186

2. M. PARMENTIER, Hobbes et le libéralisme, Cahiers philosophiques n 116, 2008-4

3. P. MANENT, Histoire intellectuelle du libéralisme, p. 77

4. T. HOBBS, Eléments de la loi naturelle et politique, p. 330-331

5. M. PARMENTIER, Hobbes et le libéralisme, Cahiers philosophiques n116, 2008-4

6. Article L. 110-1 Code de commerce

réside dans le fait que le citoyen en entreprenant fera évoluer la société la notion de liberté d'entreprendre est d'un intérêt certain tant pour l'homme que pour la société dans laquelle il évolue.

La société pour avancer a besoin d'entrepreneurs, lorsque Richard Cantillon utilise ce terme dans son œuvre<sup>7</sup> il évoque le fermier, l'entrepreneur est ici envisagé dans sa fonction primaire, l'homme soumis au propriétaire foncier, qui travaille avec ses mains pour produire de la valeur. Entreprendre permet surtout de générer des richesses conférant alors la possibilité au citoyen de s'émanciper, se défaire de l'autorité. Le pouvoir, les possibilités professionnelles mais surtout, selon Kevin Marshall, les richesses ne seront plus réservées aux favorisés<sup>8</sup>, la liberté d'entreprendre est alors un facteur créateur de nouvelles élites nationales<sup>9</sup>.

Cependant, ce qui est source de valeur évolue au fil du temps, la fonction d'entrepreneur doit alors avancer et ce dernier doit fabriquer ce qui est utile<sup>10</sup>, l'utile à la société est changeant.

L'entrepreneur anciennement simple producteur doit imaginer et réfléchir à ce à quoi la société peut avoir besoin, il faut ajouter une compétence à cet acteur, il doit être capable d'innover, chercher à créer pour combler un manque. Le manque est ressenti lorsqu'un un besoin n'est pas comblé par ce qui existe déjà c'est en s'inspirant du manque l'entrepreneur doit trouver une nouvelle activité, cette réflexion met en exergue la situation d'instabilité dans laquelle se situe l'entrepreneur. En effet, le chef d'entreprise se doit d'être dynamique, réactif aux changements de la société, mais aussi à la compétition.

Le libéralisme selon Constant mène l'homme à obtenir ce qu'il désire soit par la guerre, soit par le commerce, ce dernier étant postérieur à la guerre qui dominait le monde ancien alors que le monde moderne se voit en majorité commandé par le commerce, il énonce en effet, «*nous sommes arrivés à l'époque du commerce, époque qui doit nécessairement remplacer celle de la guerre*»<sup>11</sup>. Le commerce est pour lui un moyen plus «*doux et plus sûr*» d'arriver à obtenir ce que la personne souhaite, là où la guerre mettait en compétition plusieurs acteurs menant l'un à prendre le pas sur l'autre, le commerce vise à établir des relations égales et loyales entre les parties en concurrence.

La compétition implique une situation de concurrence, l'entrepreneur innovant peut alors se trouver face à des limites mises en place par l'État, ces limites sont des restrictions à la liberté d'entreprendre et au droit de la concurrence, c'est à travers la société Uber que cette analyse des restrictions sera fondée. Les restrictions à la liberté d'entreprendre peuvent prendre différentes formes, en ce qui concerne la société Uber c'est le conservatisme et la tradition de

---

7. R. CANTILLON, Essai sur la nature et le commerce en général, partie I chapitre 13, 1755

8. Kevin S. MARSHALL, Free Enterprise and the Rule of Law : The Political Economy of Executive Discretion (Efficiency Implications of Regulatory Enforcement Strategies), 1 Wm. Mary Bus. L. Rev. 235 (2010), p. 258

9. Source Internet, vie-publique.fr

10. J-B. SAY, Traité d'économie politique, Economica, premier tome, p. 80

11. B. CONSTANT, De l'esprit de conquête



monopole légal des taxis qui limite l'expansion de la profession de véhicule de tourisme avec chauffeur. Afin de comprendre en quoi la société Uber empiète sur un marché protégé, encadré, voir sur-règlementé, il convient de présenter cette entreprise.

Uber est une entreprise américaine créée en 2009 et basée à San Francisco en Californie, cette société est aujourd'hui leader sur le marché des VTC mais ne les exploite pas directement, elle a pour rôle de mettre en relation *via* une application mobile des clients et des chauffeurs qui en échange lui reversent un pourcentage du prix de la course<sup>12</sup>.

La particularité de cette société, contrairement aux taxis, est que le client doit obligatoirement noter le chauffeur à la fin de la course, de même, le chauffeur doit noter le client, Uber essaie depuis ses débuts de tisser une relation de confiance entre clients et chauffeurs.

La société Uber fait appel à des chauffeurs indépendants, qui ne sont pas des taxis, la réglementation applicable à chacune des professions est strictement définie, ces deux moyens de transport ne bénéficient pas des mêmes droits d'exercice, les exploitants de taxi sont détenteurs d'un monopole légal portant sur un type de service déterminé, la maraude.

La figure de monopole n'est pas nouvelle et ne se cantonne pas non plus à la profession de taxi, les situations de monopole ont toujours existés, déjà évoquées par Aristote dans son œuvre «*le Politique*», il y conte l'anecdote d'un particulier ayant acquis l'ensemble des pressoirs à huile pour ensuite les louer à un prix qui est le plus avantageux<sup>13</sup>. Très tôt, Aristote met en évidence le fait qu'un monopole privé est créateur de richesse<sup>14</sup>, non pour la collectivité, mais pour celui qui manipule le marché, c'est un point de vue que partage également Adam Smith lorsqu'il s'exprime sur les monopoles et les condamnés<sup>15</sup>.

Dans un tel contexte de monopole, pourquoi une entreprise souhaite accéder à un marché fermé et ainsi créer de la concurrence, il faut pour comprendre la démarche de Uber revenir à la théorie de Say, l'utilité répondant à un besoin<sup>16</sup>.

Actuellement, à Paris la demande de taxi est supérieure à l'offre existante à certaines heures de la journée<sup>17</sup>, le besoin d'un nouveau moyen de transport crée de l'utilité, d'où le développement d'un nouveau service.

---

12. Autorité de la concurrence, avis du 16 déc. 2013, n 13-A-23

13. D. BOSCO, C. PRIETO, Droit européen de la concurrence : Ententes et abus de position dominante, section 1, point 3, Primento, 2013

14. D. BOSCO, C. PRIETO, Droit européen de la concurrence : Ententes et abus de position dominante, section 1, point 3, Primento, 2013

15. H. DEFALVARD, Les nouvelles servitudes au miroir de la psychanalyse et de l'économie politique, La revue lacanienne, 2008-2 n 2, p. 49

16. G. MINART, Aspects pratiques et théoriques de l'entrepreneur dans la vie et l'oeuvre de Jean-Baptiste Say, Innovation, 2014-3 n 45, p. 226

17. Autorité de la concurrence, communiqué de presse de l'avis du 20 décembre 2013, n 13-A-23

L'ouverture du marché du transport public de particuliers aurait pu être la solution pour que les parisiens voient leur besoin en matière de transport satisfait, c'est sans compter sur la contestation des syndicats de taxis qui crient à la «*concurrence déloyale*»<sup>18</sup>, mais bien que les services Uber est été «*encadrés, mis au pas, et partiellement interdits*»<sup>19</sup>, ils n'ont jamais été «*totalelement bannis*»<sup>20</sup>.

La lutte contre Uber est un phénomène mondial, en France, en Europe<sup>21</sup> mais également aux Etats-Unis, les plaintes pour concurrence déloyale<sup>22</sup> contre la société de transports se multiplient.

La profession de taxi fait l'objet d'une protection aux États-Unis puisqu'il existe comme en France un système de monopole légal, c'est en délivrant des licences de «*medallion*» que les autorités locales régulent l'accès à la profession de chauffeur de taxi<sup>23</sup>, ce qui n'est pas sans rappeler le système français qui sera présenté dans la suite de cet exposé.

Aux États-Unis le Sherman Act<sup>24</sup> est la première loi antitrust contemporaine, elle a pour but de protéger la concurrence, les monopoles ne sont pas interdits par cette loi fédérale mais encadrés, en analysant la situation de la société Uber outre Atlantique il semble facile de comprendre que la France et les États-Unis s'engagent tous deux dans la lutte anti-Uber le cas échéant vers une protection du monopole des taxis, mais cette guerre n'est-elle pas préjudiciable pour le consommateur ?

Le contentieux concernant la société Uber est très diversifié, il porte sur le droit pénal pour exercice illégal de la profession de taxi, sur le droit du travail qui s'intéresse aux conditions de travail du chauffeur Uber, sur le droit fiscal puisque actuellement Uber ne paie pas d'impôt en France, mais également sur le droit de propriété, ces différentes matières seront exclues du présent travail, sans pour autant considérer que certains aspects de cette affaire sont secondaires, les axes principaux de ce mémoire seront la liberté d'entreprendre et le droit de la concurrence.

Dans un pays considéré comme ultra-libéral qui depuis les années 80 s'attache à réduire le nombre de monopole pour que se répande la pensée libérale en matière d'entrepreneuriat et de droit de la concurrence, pourquoi la France s'attache à se défaire de la nouveauté que représente la société Uber ? Si Uber dérange à l'étranger il en va de même aux États-Unis pourtant son pays d'origine tout aussi impliqué dans la régulation des monopoles.

---

18. Fédération nationale des taxis, 37 propositions pour moderniser le taxi, janv. 2016

19. Le Monde, L'offensive des pouvoirs publics contre Uber et Airbnb, 19 mai 2016

20. Le Monde, L'offensive des pouvoirs publics contre Uber et Airbnb, 19 mai 2016

21. UberPop a été interdit en Belgique en 2016

22. United States District Court, D Massachusetts, Boston Cab Dispatch Inc and EJT Management v. Uber Technologies Inc, 27 mars 2014, n 13-10769-NMG

23. Source, Rapport d'une étude commandée par la mairie de Boston, 2013

24. Sherman Antitrust Act, 26 stat. 209, 15 U.S.C. §§1-7. (1890)

La liberté d'entreprendre principe issu de la réflexion libérale (partie I) aura permis la naissance de la société Uber dont la survie dépendra de la place que le droit voudra bien lui concéder (partie II).

## Première partie

# La liberté d'entreprendre : un principe à caractère économique

# Chapitre 1

## L'évolution de la notion de liberté d'entreprendre

### 1.1 Définition de la notion

#### 1.1.1 La liberté d'entreprendre en France

La libre activité indépendante<sup>25</sup> est décrétée par l'édit de Turgot, ce texte bien que n'utilisant pas les termes de liberté du commerce et de l'industrie en dessine les prémices en interdisant les corporations professionnelles qui furent cependant rétablies par un nouvel édit quelques mois après l'intervention de Turgot. Le décret d'Allarde et la loi le Chapelier signeront en 1791 la fin des corporations professionnelles au bénéfice de la liberté d'entreprendre.

La liberté d'entreprendre n'est pas un concept nouveau, définir cette notion implique de s'intéresser en premier lieu à la liberté, ce concept issu de la révolution française est consacré par l'article 2 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789<sup>26</sup> qui est considéré comme un droit naturel de l'homme<sup>27</sup>.

Le préambule de la Constitution de 1958<sup>28</sup> souligne en reprenant les termes de la Déclaration l'attachement du peuple français aux principes libéraux et par ces illustres mots «*liberté, égalité, fraternité*» consacre en son article 2 la liberté<sup>29</sup>.

Le texte constitutionnel n'apportant aucune définition il paraît pertinent de se rapprocher de grands penseurs comme Locke, il explique que la liberté est un état dans lequel l'homme peut, sans avoir à demander la permission à quiconque, faire ce que bon lui semble sans pour

---

25. H. DEFALVARD, Les nouvelles servitudes au miroir de la psychanalyse et de l'économie politique, La revue lacanienne, 2008-2 n 2, p. 49

26. Déclaration des droits de l'homme et du citoyen, 26 août 1789

27. Les principes à valeur constitutionnelle contenus dans la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen, le préambule de la Constitution de 1946 et la Charte de l'environnement, du 2 janv. 2014, [viepublique.fr](http://viepublique.fr)

28. Préambule de la Constitution française du 4 octobre 1958

29. Constitution française de 1958

autant dépasser les «*bornes de la loi de la Nature*»<sup>30</sup>, cette définition est proche de celle qui se lit dans le Cornu, énonçant que la liberté est garantie par le droit et dans laquelle chacun est maître de soi-même et exerce sans entrave et comme il le souhaite toutes ses facultés<sup>31</sup>, alors même que plus de trois cent ans séparent ces œuvres.

Il reste à déterminer la place de la liberté d'entreprendre dans les textes, on remarque qu'aucune référence n'y est faite dans la Déclaration, ce texte consacre les droits naturels de l'homme, ces droits sont ceux qui sont attachés à l'homme et qui ne peuvent lui être soustraits, pourtant, les rédacteurs n'ont pas inclus la liberté d'entreprendre dans ce texte révolutionnaire. Bien que n'apparaissant pas en tant que telle la liberté d'entreprendre est déduite de l'article 4 de la Déclaration<sup>32</sup>, c'est ce que le Conseil constitutionnel argue timidement dans sa décision loi de nationalisation, lorsqu'il énonce que la «*liberté qui, aux termes de l'article 4 de la Déclaration, consiste à pouvoir faire tout ce qui ne nuit pas à autrui, ne saurait elle-même être préservée si des restrictions arbitraires ou abusives étaient apportées à la liberté d'entreprendre*».

Pour arriver à définir la notion de liberté d'entreprendre il semble falloir combiner les interprétations, tant textuelles que jurisprudentielles, l'article 4 de la DDHC définit la fonction de la loi, elle a pour objectif de conduire l'articulation des droits dans la société, ce texte énonce que seul la loi peut limiter l'exercice des droits et libertés.

Dans sa décision le Conseil émet un raisonnement plus mystérieux en énonçant qu'en ce qui concerne la liberté d'entreprendre, ce qui ne nuit pas à autrui, n'est pas proscrit, c'est en somme la simple définition de la liberté sans s'attacher à raisonner sur le principe des libertés économiques. Cette déclaration du Conseil concernant la liberté d'entreprendre semble critiquable de part la fermeté de cette décision qui se passera de quelconque motivation.

C'est par une décision de 2000 que le Conseil constitutionnel clamera simplement mais précisément que la «*liberté d'entreprendre qui découle de l'article 4 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen de 1789*»<sup>33</sup> à propos d'atteintes à la liberté d'entreprendre et à la liberté personnelle des salariés. L'article 4 de la DDHC va dans le prolongement de l'article 2 consacrer le principe de liberté mais s'attache aussitôt à le limiter, la jurisprudence ne manquera pas de rappeler l'existence de l'article 4 tant pour limiter l'exercice des libertés que pour protéger l'homme des immixtions de l'État<sup>34</sup> sur l'exercice de ses libertés, on voit alors se dessiner une notion complexe avec un contenu étendu.

---

30. J. LOCKE, *Traité du gouvernement civil*, 1690

31. G. CORNU, *Vocabulaire juridique, liberté*, éd. Puf, 2007

32. Conseil constitutionnel, décision loi de nationalisation, du 16 janv. 1982, n 81-132

33. Conseil constitutionnel, décision, du 13 janv. 2000

34. Constitution française de 1958

### 1.1.2 Une approche de définition en droit européen et en droit international

La liberté d'entreprendre est au cœur de la société, ou plus précisément au cœur de la protection des activités économiques, mais dans un contexte contemporain d'internationalisation et surtout d'eupéanisation, la seule protection française ne pourrait suffire.

La consécration des droits de l'homme dans les différentes Constitutions européennes sont une réalité, mais il faut attendre le Traité de Lisbonne de 2009 pour que la Charte des droits fondamentaux de l'Union devienne contraignante. La Charte est une compilation de plusieurs sources qui ont bâti les fondements de la protection des droits de l'homme et comprend ainsi, la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne, les droits et libertés consacrés par la Convention européenne des droits de l'homme et les traditions constitutionnelles communes aux États membres<sup>35</sup>.

La liberté d'entreprendre n'est pourtant pas un principe datant du XXI<sup>e</sup> siècle, elle est déjà consacrée en 1961 par l'article 16 de la Charte sociale européenne<sup>36</sup>, pourtant cette Charte n'entrera en vigueur qu'en 1999, il semble surprenant qu'une liberté économique ait pu, dans un environnement économique tel que celui existant en Europe, avoir été mis à l'écart si longtemps.

Pourtant, les libertés économiques<sup>37</sup> sont considérées comme des droit de l'homme de deuxième génération<sup>38</sup>, cela peut paraître critiquable au vue de l'ambition initiale de l'Europe avec la création originelle de «Communauté économique européenne» qui à pour but le marché commun, et le marché est une notion purement économique.

La Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne pourrait paraître plus satisfaisante, elle dissocie «*la liberté professionnelle et le droit de travailler*»<sup>39</sup> de la «liberté d'entreprise»<sup>40</sup>. La Charte est précise dans les termes utilisés pour définir la liberté professionnelle, qui permet à tout homme de choisir et d'exercer une profession, et revanche en ce qui concerne la liberté d'entreprendre, elle renvoie aux traditions constitutionnelles communes et au «droit communautaire», la Charte ne se risque donc pas à définir cette liberté. Or, le Traité de l'Union européenne est muet sur la liberté d'entreprendre, il consacre évidemment le libre échange, donc la libre prestation de service mais n'évoque pas la liberté d'entreprendre. Lorsque l'on regarde du côté de la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne la situation se réitère, la liberté d'entreprendre n'est pas évoquée, la Cour parle de libre prestation de service<sup>41</sup>, on comprend alors que le concept français de la liberté d'entreprendre n'existe pas en tant que tel en droit européen.

---

35. Site Internet de la Commission européenne

36. Charte sociale européenne, Conseil de l'Europe, du 18 oct. 1961

37. Charte sociale européenne, art. 16

38. J-F. RENUCCI, Traité de droit européen des droits de l'homme, éd. L.G.D.J, 2007

39. Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, art. 15

40. Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, art. 16

41. Cour de justice des Communautés européennes, Commission contre Espagne, n C-114-97, du 29 oct. 1998

En revanche, la «*Convention*<sup>42</sup> ne garantit pas, en tant que tels, les droits économiques et sociaux»<sup>43</sup>, cette affirmation datant pourtant de 1998 est encore d'actualité, pourtant le Préambule de la Convention appelle au «développement des droits de l'homme et des libertés fondamentales», il semble opportun que la Cour qui en garantit l'effectivité de la CEDH y fasse référence, d'autant plus que la «matière » existe.

La Cour européenne des droits de l'homme a dans une jurisprudence de 2010<sup>44</sup> rattaché le droit de choisir sa profession donc par association la liberté d'entreprendre à l'article 8 de la CEDH qui dispose du droit au respect de la vie privée. Cette consécration portant sur une liberté n'était pas prévue initialement au vue de l'ambition individuelle, civile et sociale de ce texte.

Si la liberté d'entreprendre n'est pas en ces termes consacré dans l'Union européenne, il semblerait d'autres libertés et principes puissent apporter une protection, qui ne sera cependant pas des plus complète.

La Déclaration universelle des droits de l'homme adoptée par l'Assemblée des Nations Unies en 1948 reconnaît des droits à la personne humaine, dans son article 23 elle reconnaît celui de choisir librement son travail. Cependant la Déclaration n'a pas valeur contraignante, en 1966 l'Assemblée de l'ONU adopte le Pacte international relatifs aux droits économiques, sociaux et culturels<sup>45</sup>, c'est un texte ratifié par une grande partie des États dans le monde<sup>46</sup>, dont la France.

Lorsqu'on s'intéresse à ce Pacte dont l'intitulé présente pour tout érudit de liberté économiques un intérêt certain, on s'attend à ce qu'il définisse et énumère précisément ce que sont les droits économiques, sociaux et culturels mais ce n'est pas le cas. En s'y intéressant de plus près on se rend compte que les droits consacrés par ce textes le sont déjà en version non contraignante et moins affinés, dans la Déclaration susvisée. Le droit de choisir librement son travail est inscrit dans l'article 6.1 du Pacte, le second alinéa de ce texte est très intéressant car extrêmement précis sur ce que les obligations de l'État signataire, il est possible de relever par exemple que le pays doit s'assurer «*de l'élaboration de programmes, de politiques et de techniques propres à assurer un développement économique*», cette phrase pourrait sans doute être interprété comme un encouragement à la création entrepreneuriale soutenu par les États, cependant le doute subsiste lorsqu'on évoque les difficultés rencontrées par les services de la société Uber dans le monde entier.

---

42. Convention européenne des droits de l'homme, du 4 nov. 1950

43. Cour européenne des droits de l'homme, *Pancenko v. Latvia*, du 28 oct 1998, n 40772-98 «The Court recalls first that the Convention does not guarantee, as such, socioeconomic rights»

44. Cour européenne des droits de l'homme, *Ozpinar contre Turquie*, du 19 oct. 2010

45. Pacte international des droits économiques, sociaux et culturels, du 16 décembre 1966

46. 164 États parties au 29 septembre 2015, source : <http://www.humanrights.ch/>



### 1.1.3 Le libre entrepreneuriat au Etats-Unis

Les États-Unis étant un pays fédéral il faut comprendre que le système de protection des libertés sera différents du système français, la Constitution est inspirée des constitutions originelles des États fédérés, et une fois rédigée elle fera office de «*superconstitution*»<sup>47</sup>. Le but de cette Constitution est d'encadrer le pouvoir des États fédérés, créer une base constitutionnelle que les États modulent par la suite en fonction des limites posées, ils peuvent ainsi ajouter des droits mais pas en écarter<sup>48</sup>.

Au niveau fédéral, rien dans la Constitution ne dispose clairement des termes de liberté d'entreprendre, en revanche, de certains articles du texte constitutionnel la Cour suprême des États-Unis et les cours fédérales feront émerger la notion de liberté économique.

L'article 4 de la Constitution dispose de la «*Privileges and Immunities Clause*», ce principe sera une nouvelle fois consacré dans le XIV<sup>e</sup> amendement, ces textes auront un réel intérêt jurisprudentiel, en effet même si ils n'évoquent pas les libertés économiques, ils auront pour but de lutter contre les discriminations, surtout celles à caractère racial<sup>49</sup> et énonce que «Aucun État ne fera ou n'appliquera de loi qui restreindrait les privilèges et immunités des citoyens des États-Unis ». En matière de discrimination un arrêt de la Cour suprême est particulièrement important à citer, il démontre les limites du principe, *The Slaughterhouse Cases*<sup>50</sup> est une affaire concernant la réglementation d'un État fédéré mettant en place l'obligation pour les bouchers de faire abattre les animaux dans un seul abattoir municipal, en raison de problèmes liés à la salubrité, et de payer une redevance d'usage. Les bouchers reprochèrent à l'État de faire entrave à l'exercice de leur commerce<sup>51</sup>, d'avoir mis en place un monopole portant atteinte à la liberté d'entreprendre et fonde leur action sur le XIV<sup>e</sup> amendement, mais la Cour ne retiendra pas cet argument et rejettera leur requête.

Le premier amendement du «*Bill of right*»<sup>52</sup> protège plusieurs libertés dont la liberté d'expression, la liberté de religion, on remarque déjà une différence avec le droit français qui ne consacre pas des libertés, mais une liberté sans en énumérer différents types. Le texte constitutionnel n'évoque pas la liberté d'entreprendre et plus largement les libertés économiques ne sont pas citées dans ce texte.

Les libertés économiques ne sont pas mentionnées en tant que telles dans le Bill of right mais sont rattachées au XIV<sup>e</sup> amendement<sup>53</sup> qui consacre l'existence des droits individuels tels que

---

47. L. HENKIN, Les droits économiques dans la Constitution américaine, *Revue internationale de droit comparé*, Vol. 45 n 2, avril-juin 1993. p. 424.

48. Cour suprême des États-Unis, *Williamson v. Lee Optical of Oklahoma Inc* 348 U.S. 483 n 184, du 28 mars 1955

49. L'édition du XIV<sup>e</sup> amendement a pour intérêt d'ancrer la fin de l'esclavage des noirs et de garantir leurs droits

50. Cour suprême des États-Unis, *The Slaughterhouse Cases* 83 U.S. 36, 1873

51. E. ZOLLER, *Grands arrêts de la Cour suprême des États-Unis*, éd. PUF, 2000, p. 237

52. *Bill of right*, premier amendement de la Constitution des États-Unis, du 15 déc. 1791

53. H. HOVENKAMP, *Enterprise and American Law, 1836-1937, The economic fourteenth amendment*, Har-

la la liberté et le droit de propriété<sup>54</sup>.

Le droit américain étant un droit jurisprudentiel il est classique de considérer que la véritable consécration des libertés, plus particulièrement des libertés économiques soit opérée par la Cour suprême des États-Unis<sup>55</sup>, qui donnera priorité aux valeurs libérales notamment en matière de libre entreprise<sup>56</sup>.

Pour comprendre à quoi fait référence la notion de droit économique aux États-Unis, il faut regarder quels sont les thèmes abordés dans les arrêts de la Cour suprême qui sont reliés au XIV<sup>e</sup> amendement, la juridictions suprême évoque la liberté contractuelle et le droit du travail<sup>57</sup>, le droit de la concurrence<sup>58</sup>, plus précisément en matière de monopole<sup>59</sup>. Ces exemples jurisprudentiels et bien d'autres affaires auront pour effet de perfectionner le système de protection des libertés économiques d'autant que le fondement textuel est tenace, le XIV<sup>e</sup> amendement ne laisse pas le citoyens sans moyens de sur lequel baser ses contestations, la «*due process clause*», «*equal protection of the law*», «*privileges or immunities clause*» mais aussi d'en connaître les limites notamment dans l'affaire des bouchers dites «de l'abattoir».

Lorsque l'on évoque les droits économiques en droit américain il est impossible de ne pas évoquer le Sherman Act<sup>60</sup> qui est la première réglementation contemporaine en droit de la concurrence en réponse à la constitution de monopoles en matière de pétrole et de chemins de fer, cette loi fédérale doit aujourd'hui coexister avec les lois des États fédérés qui disposent quasiment tous aujourd'hui de lois particulières en matière de droit de la concurrence<sup>61</sup>.

Au niveau des États fédérés ce sont les «*States courts*» qui veillent à la protection des intérêts des citoyens, les garanties sont plus étroites que celles offertes par la Cour suprême car l'implication des États est totale<sup>62</sup>, de plus les cours des États fédérés ne sont pas liées par les interprétations de la juridiction suprême<sup>63</sup>.

La Cour suprême des États-Unis va statuer dans plusieurs affaires et dessine peu à peu les contours de la notion de liberté d'entreprendre, dans l'arrêt *Allgeyer contre Louisiana*<sup>64</sup> elle énonce que le citoyen dispose de plusieurs droits, dont celui de travailler dans un lieu choisi par lui-même, d'exercer le métier de son choix tant que ce dernier est licite, et pour cela de passer tous les contrats nécessaire à l'exercice de ces activités. Cette décision très libérale facilite

---

vard University Press, 1991, p. 93

54. W. D. ARAIZA, M. I. MEDINA, *Constitutional law : cases, history, and practice*, 4<sup>e</sup> éd., LexisNexis, p. 697

55. Cour suprême des États-Unis, cour fédérale fondée en 1789

56. E. ZOLLER, *Grands arrêts de la Cour suprême des États-Unis*, éd. PUF, 2000, p. 41

57. Cour suprême des États-Unis, *Lochner v. New-York* 198 U.S. 45 n 292, du 17 avril. 1905

58. Cour suprême des États-Unis, *United-States v. E. C. Knight Co.* 156 U.S. 1 n 675, du 21 janv. 1895

59. Cour suprême des États-Unis, *The Slaughterhouse Cases* 83 U.S. 36, 1873

60. Sherman antitrust Act, 2 juil. 1890

61. Texas Free Enterprise and Antitrust Act of 1983

62. W. D. ARAIZA, M. I. MEDINA, *Constitutional law : cases, history, and practice*, éd., LexisNexis, p. 1413

63. P. J. GALIE, *State Courts and Economic Rights*, 496 *Annals*, p. 81 (1988)

64. U.S. Supreme Court, *Allgeyer v. Louisiana*, 165 U.S. 578, 589, 1897

la création d'entreprises sur plusieurs terrains, tant au niveau du lieu d'établissement que du type de profession choisi par la personne, la distinction de ces deux composantes de la liberté d'entreprendre rappelle le système de droit français.

De plus, la Cour suprême s'assure de l'effectivité de ces droits en contrôlant l'application qui en est faite par les États fédérés, dans un arrêt de 1823<sup>65</sup> elle énonce que les États ne peuvent édicter de lois discriminantes envers les citoyens d'autres États et se réfère à la clause de privilèges et immunités de citoyenneté dont dispose l'article 4 de la Constitution, selon le juge en charge de l'affaire énonce que cette les droit contenus dans cette clause sont par nature fondamentaux et «*appartiennent aux citoyens de tous les gouvernements libres*»<sup>66</sup>, parmi les droits attachés à cette clause, se trouve la liberté d'entreprendre, la liberté de voyager, le droit d'aller et venir et le droit au travail.

Il est intéressant de remarquer que non seulement la Cour garantie l'effectivité de ces droits pour les citoyens américains, mais également pour les étrangers vivant dans un gouvernement libre, à partir de cette formule il est possible d'arriver à la conclusion suivante, le citoyen américain a le droit de s'établir et d'exercer sa profession dans tous pays libre, et le citoyen d'un pays libre peut venir s'établir et exercer le métier de son choix au États-Unis, il ne fait nul doute que depuis 1823 des limites au principe de liberté ont été consacrés par la jurisprudence.

La doctrine défini la liberté d'entreprendre aux États-Unis comme étant un système dans lequel les facteurs non humains de production sont des propriétés privées et utilisés pour réaliser des profits pour leurs propriétaires en produisant des biens et des services à vendre directement ou indirectement aux consommateurs<sup>67</sup>, cette définition paraît assez sommaire et n'évoque pas la volonté personnelle d'un entrepreneur de s'établir en tant que tel et de développer non seulement sa propre activité mais aussi de s'épanouir.

## 1.2 Un contenu évolutif

### 1.2.1 La notion française de liberté d'entreprendre

La liberté d'entreprendre et plus largement les libertés économiques vont évoluer en fonction d'une multitudes de facteurs, en fonction de l'évolution des sociétés, le contenu de ce qui est protégé par la réglementation va subir des modifications. Dans les développements supra il a été vu que plusieurs courants de pensée ont influencés l'émergence de la liberté d'entreprendre comme le libéralisme ou encore l'individualisme, l'époque est propice aux changements, en effet les pays développés d'Europe passeront au cours du XVIIIe siècle d'une société à dominante agricole à une société majoritairement industrielle et commerciale.

---

65. U.S. Supreme Court, *Corfield v. Coryell*, Case 546, n. 3,230, 1823

66. L. HENKIN, Les droits économiques dans la Constitution américaine, *Revue internationale de droit comparé*, Vol. 45 n 2, avril-juin 1993, p. 421-450.

67. Colin ROBINSON ed., *Liberty Fund, Inc.* 2005

Au XIXe siècle aux États-Unis les droits de l'homme font évoluer le droit pour correspondre à la nouvelle société qui se met en place peu à peu<sup>68</sup>, une société industrielle et commerciale avec des droits individuels permettant aux hommes, avec le concours du XIV amendement et de la Cour suprême, d'entreprendre librement. Il faut cependant émettre des réserves, la juridiction suprême pourrait paraître très protectrice lorsqu'il s'agit de liberté, mais dans son arrêt Civil Rights Cases<sup>69</sup> il semble que cette protection ne soit pas complète, en effet la Cour accepte de se prononcer lorsqu'il y a une action discriminante de la part de l'État fédéré<sup>70</sup>, en revanche lorsque l'action porte sur une discrimination privée, l'arrêt donne des exemples<sup>71</sup>, il semblerait que l'interdiction ne puisse être fondée sur cet amendement.

Les termes textuels employés dans la Constitution ainsi que les arrêts de la Cour suprême des États-Unis vont permettre de déterminer le contenu de la liberté d'entreprendre outre Atlantique, l'article 1 de la Constitution évoque la clause de commerce<sup>72</sup>, qui permet aux États fédérés de commercer entre eux. En réalité, cet article énonce les pouvoirs dont dispose le Congrès pour réguler le commerce entre États, la jurisprudence viendra par la suite préciser le sens de cette disposition, et dans un premier temps la Cour suprême dissocie la fabrication qui est régulé par les lois de l'État fédéré et le commerce régulé par le Congrès<sup>73</sup> cependant dans un arrêt de 1937 la juridiction suprême va considérer que les activités de production et de commerce ne sont pas en l'espèce dissociable et que le conflit qui trouve sa source au niveau de la production peut affecter tout le processus jusqu'à la commercialisation. Il est possible de rapprocher la réflexion de la Cour avec la théorie originelle de Walras<sup>74</sup> pour qui l'état industriel et l'état commercial se distingue, et qui au fur et à mesure de ses recherches comprendra sans l'admettre ouvertement que cette distinction est «*fragile*»<sup>75</sup>.

Le rapprochement que la Cour suprême des États-Unis fait entre le commerce et l'industrie rappelle plus récemment le point de vue de Pierre Delvolvé<sup>76</sup> qui constate que la liberté du commerce et de l'industrie décrété par Turgot est en fait un élément de la liberté d'entreprendre pourtant constitutionnellement reconnu bien plus tard<sup>77</sup> et qui inclus également la liberté de concurrence.

---

68. J. P. ROCHE, Civil liberty in the age of enterprise, The University of Chicago law review, vol. 31, du 1 oct. 1963

69. Cour suprême des États-Unis, Civil Rights Cases 109 U.S. 3, 1883

70. E. ZOLLER, Grands arrêts de la Cour suprême des États-Unis, éd. PUF, 2000, p. 261

71. Cour suprême des États-Unis, Civil Rights Cases 109 U.S. 3, 1883 «*railroads, theatres, hotels*»

72. Constitution des États-Unis, art. 1, sect. 1, clause 3 «*Commerce Clause*»

73. Cour suprême des États-Unis, Kidd v. Pearson 128 U.S. 1, 1888

74. L. WALRAS, Exposition et conciliation des doctrines sociales, 1872, Léon Walras explique dans cette œuvre qu'il existe des stades d'évolution des sociétés et les présentes, l'état sauvage, l'état pastoral, l'état agricole, l'état industriel et l'état commercial.

75. J-P. POTIER, Espoirs et dangers du «*régime industriel et commercial*» de l'humanité selon Léon Walras, Innovations 2014-3, n 43

76. P. DELVOLVÉ, Les entreprises publiques et le droit de la concurrence, Cahiers des sciences morales et politiques, PUF, 2001, p. 51-72

77. Conseil constitutionnel, décision loi de nationalisation, du 16 janv. 1982, n 81-132

En France, la jurisprudence constitutionnelle, bien que reconnaissant timidement le principe de liberté d'entreprendre dans sa décision de nationalisation, mettra du temps à définir le contenu de ce principe, l'analyse qui sera par la suite opérée par le Conseil constitutionnel s'accorde avec la réflexion susvisée de P. Delvolvé.

De l'article 4 de la Déclaration, texte à dimension invariablement individuelle, le Conseil constitutionnel déduit en 1982 la liberté d'entreprendre a cet aspect individualiste le juge constitutionnel ajoute une face économique, on voit alors apparaître la notion de libre concurrence dans ses décisions<sup>78</sup>. Le juge constitutionnel n'arrêtera pas son analyse à la libre concurrence mais ira même jusqu'à contrôler une situation de monopole dans la décision *Établissements Bargibant*<sup>79</sup>, cet élargissement du contrôle est intéressant, en effet ici le Conseil «*a, d'abord, examiné le rétablissement par la loi du pays contestée du monopole*» et en a conclu que ce règlement ne portait pas une atteinte disproportionnée à la liberté d'entreprendre<sup>80</sup>. Il semblerait alors que cette décision amorce un réel engagement économique de la part du Conseil constitutionnel, qui pourrait l'amener à contrôler les situations de monopole et à leur impact sur la liberté d'entreprendre.

Le Conseil constitutionnel a rendu deux décisions QPC<sup>81</sup> portant sur la société Uber, lorsque l'on analyse ces deux décisions aucune ne renvoie au monopole, ni même à la concurrence alors que l'un des fondements invoqué par les conseils est pourtant la liberté d'entreprendre, il semblera donc intéressant dans la suite de ce travail de comprendre pourquoi le juge constitutionnel n'adopte pas de réflexion économique dans cette affaire.

Outre cet aspect de protection de la concurrence le juge constitutionnel veille sur le principe permettant à l'homme de choisir librement sa profession mais également d'exercer cette profession librement<sup>82</sup>, se distingue alors deux autres libertés, la liberté d'établissement ou d'accès et la liberté d'exercice.

### 1.2.2 L'Europe et les libertés liées à la prestation de service

Au niveau européen, la Charte des droits fondamentaux consacre comme le droit français la liberté professionnelle avec les deux mêmes aspects que sont le libre établissement<sup>83</sup> et le libre exercice<sup>84</sup>.

---

78. Conseil constitutionnel, décision *Zeturf limited*, n 2010-73 QPC du 3 déc. 2010

79. Conseil constitutionnel, décision *Établissements Bargibant S.A.* n 2012-258 QPC du 22 juin 2012

80. Conseil constitutionnel, communiqué de presse de la décision *Établissements Bargibant* n 2012-258 QPC du 22 juin 2012

81. Conseil constitutionnel, décision *Uber* QPC n 2015-468-469-472 du 22 mai 2015 ; *Uberpop* n 2015-484 du 22 sept. 2015

82. Conseil constitutionnel, décision *Storms* QPC n 2012-285 du 30 nov. 2012

83. Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, article 16

84. Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, article 15

La jurisprudence de la Cour européenne va dans le même sens que le droit français, elle évoque en premier lieu le droit au libre exercice des activités professionnelles<sup>85</sup> qu'elle consacre comme un droit fondamental en énonçant que la Communauté européenne doit respecter les droits fondamentaux, par la suite ce sera le libre exercice du commerce qui fera l'objet d'un arrêt de la Cour<sup>86</sup>.

Pour ce qui est de la liberté d'entreprendre, ce principe est déjà connu de la Cour et est évoqué dans un arrêt de 1991<sup>87</sup> mais la notion de «libre entreprise» est rattachée au libre exercice des activités économiques, c'est enfin dans un arrêt de 2002 portant sur deux affaires jointes que la Cour énonce que la réglementation des deux pays en cause porte atteinte à la liberté d'entreprendre<sup>88</sup> et considère ce principe comme autonome et non plus rattaché au libre exercice du commerce. Il semblerait alors que les libertés susvisées ne soient pas comme en France les libertés qui composent la liberté d'entreprendre mais qu'elles soient en fait les garantes des principes fondamentaux communautaires de libre circulation des marchandises, la libre circulation des personnes et la libre prestation des services<sup>89</sup>.

Le Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ainsi que la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne prévoient que la liberté d'établissement consacrée par les articles 49 à 55 et la liberté de prestation de service, articles 56 à 62 garantissent la mobilité des entreprises dans l'Union et favorisent le fonctionnement du marché unique. Là où le droit français consacre la liberté d'établissement, le droit communautaire parle de droit d'établissement, ce dernier confère la possibilité d'accéder à des activités indépendantes ainsi que des l'exercer de manière stable et continu<sup>90</sup>, la liberté de prestation de service consiste en l'accomplissement d'un service contre rémunération.

La liberté d'établissement et de prestation de services selon les dispositions de l'article 51 du TFUE ne s'appliquent pas aux activités participant à l'exercice de l'autorité publique avec toutefois une atténuation, en effet une profession entière ne peut faire l'objet d'une exclusion.

La Cour de justice des Communautés européennes s'est prononcé sur l'effet direct des dispositions du TFUE concernant la liberté d'entreprendre, l'arrêt *Reyners*<sup>91</sup> énonce que les dispositions communautaires sont d'effet direct et que toute personne intéressée peut se fonder sur l'article 49 de TFUE et en exiger l'application ce qui aura pour effet de supprimer les dis-

---

85. Cour de justice de l'Union européenne, *Nold c/ Commission des Communautés européennes* n 4-73, du 14 mai 1974

86. Cour de justice de l'Union européenne, *Abdhu* n 240-83, du 7 fevr. 1985

87. Cour de justice de l'Union européenne, affaires jointes C-143-88 et C-92-89, du 21 fevr. 1991, points 72 à 76

88. Cour de justice de l'Union européenne, affaires jointes *Espagne et Finlande c/ Parlement européenne et Conseil de l'Union européenne* C-184-02 et C-223-02, du 9 sept. 2004, point n 60

89. F. PICOD, *Droit de l'Union européenne des droits de l'homme et des libertés fondamentales*, juriscasseur n 120, LexisNexis, 2007, p. 37

90. Cour de justice des Communautés européennes, *Gebhard* n C-55-95, du 30 nov. 1995

91. Cour de justice de des Communautés européennes, n 2-72, du 21 juin 1974

criminations en matière d'exercice et d'établissement dans les pays de l'Union.

Le Parlement européen a joué un rôle moteur dans la libéralisation des activités indépendantes et a adopté le 7 février 2013 une résolution soulignant l'importance du secteur des services et de la libre prestation de service <sup>92</sup>.

La liberté de prestation de service et d'établissement sont des principes considérés comme fondamentaux en droit européen, les États peuvent réguler les activités de services, comme par exemple l'activité de taxi mais en respectant les principes libéraux de l'Union.

---

92. Résolution du Parlement européen du 7 février 2013 contenant des recommandations à la Commission sur la gouvernance du marché unique (2012-2260(INL))

## Chapitre 2

# L'absence de caractère général et absolu dans la protection de la liberté d'entreprendre

### 2.1 Les différentes limitations de la notion

La liberté d'entreprendre fait l'objet d'une protection certaine, en effet ce principe est dégagé d'articles de textes illustres, comme de la DDHC, ou encore par les plus hautes juridictions françaises, européennes et internationales, mais cela veut-il dire que la cette liberté est absolue et sans limite ?

L'article 4 de la DDHC est l'un des fondements textuel de la liberté d'entreprendre, cependant à la lecture de cet article on relève déjà une première limitation au principe «la liberté consiste à pouvoir faire tout ce qui ne nuit pas à autrui». On remarque en effet que cet article donne droit à la liberté mais également un devoir, celui de respecter l'autre, le citoyen, quand à l'appréciation de ce qui est nuisible pour l'autre, le texte ne précise rien, mais il ne fait nul doute que la jurisprudence n'omettra pas de borner l'exercice de cette liberté.

Si la jurisprudence constitutionnelle est florissante en matière de limitation de la liberté d'entreprendre et plus largement des libertés économiques, on remarque cependant dans plusieurs décisions que le raisonnement du juge est fondé sur le même principe. En effet, le contrôle de proportionnalité est basé sur l'éternel équilibre entre une liberté et l'intérêt général, c'est ainsi que, dans une décision de 1998<sup>93</sup> le juge constitutionnel décida que la loi portant sur la réduction du temps de travail ne porte pas atteinte à la liberté d'entreprendre, la limitation est justifiée par l'intérêt général, dans une décision de 2000<sup>94</sup> l'argumentation se réitère une liberté peut se voir limité pour des raisons se rapportant à l'intérêt général.

---

93. Conseil constitutionnel, décision n 98-401 DC, du 10 juin 1998

94. Conseil constitutionnel, décision n 2000-433 DC, du 27 juil. 2000



La limitation de la liberté d'entreprendre ne s'arrête pas au contrôle du juge constitutionnel et à l'intérêt général, le décret d'Allarde parlait déjà en 1791 de «*se conformer aux règlements de police qui sont ou pourront être faits*», on voit alors apparaître une limite légale, celle de la loi protégeant l'ordre public, c'est ainsi que dans un arrêt de 1932 le Conseil d'État<sup>95</sup> énonce qu'il était légal pour le maire d'encadrer le service de transport en commun de la ville pour veiller à la protection de l'ordre public, même si cet encadrement limite la liberté du commerce et de l'industrie, cependant le juge vient préciser qu'en l'espèce le maire pouvait encadrer l'exercice de l'activité de transport légalement mais pas l'interdire sans que cette décision soit constitutive d'un excès de pouvoir, l'arrêt Daudignac<sup>96</sup> viendra par la suite confirmer cette jurisprudence de 1932.

Qu'en est-il du point de vue du droit communautaire, c'est sans surprise qu'il est possible d'observer une similarité de point de vue, en effet le droit communautaire s'attache à fonder, comme le juge français, son argumentation sur l'intérêt général, c'est ainsi que la Cour de justice de l'Union européenne conclura dans l'arrêt Nold de 1974<sup>97</sup> que des limites peuvent être apportées à la liberté si elles sont justifiées par l'intérêt général.

Aux États-Unis un arrêt fondamental de la Cour suprême datant de 1905<sup>98</sup> énonce que le gouvernement a la possibilité de limiter les libertés économiques en s'appuyant sur les pouvoirs policiers qu'il détient et dans le seul but de protéger les objectifs traditionnels de l'autorité publique qui sont la sécurité, la santé, les bonnes mœurs ou la prospérité générale, les pouvoirs de police sont définis dans le XIIIe amendement du Bill of right. In fine, mise à part une notion plus large de l'ordre public il semblerait que les nations que sont les États-Unis et la France se rejoignent en matière de lois de police.

## 2.2 Exemple de limitation de la liberté d'entreprendre : Uberpop

Un exemple actuel de limitation de la liberté d'entreprendre se trouve dans cas de la société Uber, mais plus précisément de son service Uberpop qui permet de mettre en relation des chauffeurs particuliers, et un particulier qui sera le client, la terminologie utilisée est volontairement similaire pour définir les deux parties.

La Cour de cassation<sup>99</sup> a renvoyée la question de Uberpop devant le Conseil constitutionnel, en partant du principe de la liberté d'entreprendre jusqu'à énumérer ses limites, il semblera plus aisé de comprendre le raisonnement des juridictions sur le cas de Uberpop et les motifs de son interdiction récente.

---

95. Conseil d'Etat, Société des autobus antibois n 99532 , du 29 janv. 1932

96. Conseil d'État, arrêt Daudignac, du 22 juin 1951

97. Cour de justices des Communautés européennes, arrêt Nold n 4-73, du 14 mai 1974

98. Cour suprême des États-Unis, Lochner v. New York, 198 U.S. 45, 1905

99. Cour de cassation, arrêt n 15-40.012, du 23 juin 2015

Le principe de la liberté d'entreprendre pourrait permettre à tout un chacun d'exercer, d'établir une activité professionnelle, cette vision idéaliste n'est pas réaliste, en effet lorsque l'on s'intéresse à la décision QPC rendue par le Conseil constitutionnel<sup>100</sup> on comprend que pour le juge constitutionnel il existe en l'espèce deux types de chauffeurs, les professionnels et les conducteurs non-professionnel. Ce raisonnement est tiré du Code des transports, qui dans son article L. 3124-13 al. 1er interdit «*d'organiser un système de mise en relation de client avec des personnes qui se livrent aux activités mentionnées à l'article L. 3120-1*»<sup>101</sup> sans être ni des entreprises, ni des taxis, les chauffeurs Uberpop et cela est indiscutable, ne sont pas des professionnels du transport à titre onéreux, en effet la seule inscription sur le site Uber ne permet pas d'accéder à ce titre de professionnel.

Cette distinction entre les professionnels et les non-professionnels met en exergue une différence de régime, si ce n'est de traitement, en effet se pourrait-il que le non-professionnel ne soit pas apte à disposer du principe de la liberté d'entreprendre, la question ne semble pas avoir été abordée dans cet arrêt qui envisage la liberté d'entreprendre non dans son aspect individualiste mais dans son aspect économique. Dans le considérant 16 le juge va, conformément aux griefs de la société Uber fonder son approche sur un aspect économique, l'activité des professionnels du transport de personne a-t-il été affecté par la mise en service de Uberpop, pour finir par paralyser la question en évoquant l'interdiction d'exercice de l'article L. 3120-1 du Code des transports, sans néanmoins compléter cette référence textuelle par un argument, non, ici le Conseil constitutionnel fait application de la loi au sens strict du terme.

Le service Uberpop n'a pas été mis en place aux États-Unis, cependant les deux services Uberpool et UberX sont assurés outre Atlantique par des chauffeurs particuliers, ces derniers sont inscrit sur le site Uber, il n'y a pas besoin de détenir de licence pour exercer, l'agrément de la société suffit. Malgré les contestations il semblerait que la liberté d'entreprendre prône aux États-Unis puisque ces courses effectuées par des particuliers n'ont pas été interdites, seule l'activité de maraudage est comme en France interdite.

Le service UberPop interdit en France depuis juillet 2015 a fait l'objet d'une nouvelle condamnation, ce jugement du Tribunal correctionnel de Paris<sup>102</sup> déclare la société coupable du délit de complicité d'exercice illégal de l'activité de taxi, mais également du délit énoncé par l'article L. 3124-13 du Code des Transports qui sanctionne, la mise en relation des clients avec des chauffeurs non-professionnels, et puni de deux ans d'emprisonnement et de 300 000 euro.

---

100. Conseil constitutionnel, décision QPC n 2015-484, du 22 sept. 2015

101. Article L. 3120-1, Code des transports «*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.*»

102. La décision n'a pas encore publiée et date du 9 juin 2016

## Chapitre 3

# La protection de la liberté d'entreprendre en matière de droit de la concurrence

La Constitution de 1958 n'évoque pas les libertés économiques, mais le présent travail permet de dégager les composantes économiques en matière de liberté, la liberté d'entreprendre reconnu constitutionnellement depuis une décision de 1982, la liberté du commerce et de l'industrie consacré par Turgot est également évoqué par le Conseil constitutionnel dans la décision susmentionnée et le principe de libre concurrence, ce dernier n'a cependant jamais fait l'objet d'une consécration par le juge constitutionnel sont encadrement est donc particulièrement libéral.

Le juge constitutionnel ne fait que peu référence à la libre concurrence, un sentiment de frilosité apparaît envers le droit de la concurrence et les connaissances spécifiques que cela implique, ici le Conseil reste dans le domaine de la Constitution qui n'évoque pas le principe de la libre concurrence.

Le Conseil d'État dans une ordonnance de 1986<sup>103</sup> aujourd'hui en majorité abrogé avait décidé de légiférer en matière de droit de la concurrence et ainsi comme son intitulé l'indique de mettre en place «la liberté des prix et de la concurrence». Il existe donc une carence en droit français en matière de protection de la libre concurrence, ce principe reste ambiguë, pourtant au niveau communautaire ce principe est éminent. En effet, le Traité de Rome y fait référence, il lui accorde non seulement une partie même si l'intitulé du chapitre n'est pas a dominante libérale «règles de concurrence» la réglementation pousse à la liberté. Mais ce principe est omniprésent dans tout le texte et il se trouve ainsi énoncé que l'orientation du Traité est de favoriser le «renforcement de la compétitivité»<sup>104</sup>, enfin dans l'article 4 ce texte prévoit que la politique économique doit être axée vers un marché ouvert à «la concurrence est libre».

Le droit de la concurrence intéresse non seulement le droit privé comme à ses débuts aux États-Unis pour lutter contre la position dominante de certaines entreprises notamment en ma-

---

103. Conseil d'Etat, Ordonnance n 86-1243, relative à la liberté des prix et de la concurrence, du 1 déc. 1986

104. Traité de Rome, art. 3

tière de chemin de fer, que le droit public notamment pour mieux aménager la concurrence dans certains domaines réservés aux entreprises publiques, comme en matière de télécommunication. Il est alors possible de remarquer que bien que le droit public de la concurrence ait pu être à son commencement un droit perméable à la liberté de la concurrence la tendance est tout de même à l'ouverture<sup>105</sup> depuis les années 80.

Le Conseil constitutionnel bien que frileux à l'idée d'évoquer la libre concurrence a dans un décision de 2012<sup>106</sup> portant sur la Loi de programmation relative à l'exécution des peines, énonce que en raison de l'inexistence de principe à valeur constitutionnelle et de réglementation en matière de droit public de la concurrence rien n'empêche la multiplication des acteurs lors de la production de biens dont l'usage sera réservé à un service public.

Il existe différents acteurs qui interviennent en droit public de la concurrence, ces opérateurs publics sont les exploitants d'une activité économique de production de bien ou de service, il faut cependant définir la notion d'opérateur public qui correspond assez simplement à «*une structure bénéficiant d'une autonomie, ayant une activité économique et soumis à l'influence prépondérante d'une personne publique*»<sup>107</sup>. La définition de l'opérateur public est relativement large au point de ne pas se soucier de la forme juridique de l'entité présente sur le marché<sup>108</sup>.

A partir de cette définition il est possible de déduire que tant les fédérations de taxis que les sociétés de VTC sont considérés comme étant des opérateurs public, de part leur relation de dépendance avec l'autorité publique sans laquelle leur activité ne serait pas protégée ou peut-être surprotégée. Les sociétés de transport voient alors leur activité être réglementé avec des principes de droits publics et c'est dans le Code des transports à la partie transports publics que les règles applicables à chacune des deux professions seront méticuleusement énoncés.

---

105. Directive de la Commission n 88-301 sur l'ouverture à la concurrence des équipements terminaux, du 16 mai 1988

106. Conseil constitutionnel, décision n 2012-651, du 22 mars 2012

107. S. NICINSKI, Droit public des affaires, éd. Montchrestien 2009

108. P. DELVOLVE, Les entreprises publiques et le droit de la concurrence, Cahiers des sciences morales et politiques, PUF, 2001, p. 51-72

## Deuxième partie

### Liberté d'entreprendre et droit de la concurrence : l'exemple de Uber

# Chapitre 1

## Définitions des activités de transport de particuliers et distinctions

### 1.1 Les professions liées au transport de particuliers en France : définitions

La définition des différentes activités de transports public est légalement consacré dans le Code des transports, les articles sont nombreux de même que les activités, il convient donc de présenter précisément chaque activité pour mieux comprendre pourquoi ces professions font l'objet d'autant d'encadrement.

Dans un premier temps, il est nécessaire de définir ce qu'est le transport public de manière générale, l'article L. 1000-3 du Code des transports dénonce de façon précise que sont considérés comme étant du transport public le transport de personnes ou de marchandises, ce travail concentrera sur le transport de personnes. Cependant, en poursuivant la lecture de l'alinéa premier de cet article, il apparaît des exceptions notamment quand aux transports «relevant d'une autre réglementation», la loi ne considère donc pas que le tout les types transports réglementés de personnes font parties de la catégorie des transports publics, nous nous concentrerons sur les professions de taxis ainsi que celle de VTC.

#### 1.1.1 La profession de taxi

La profession de taxis est expressément définie dans la troisième partie du Code des transports, plus précisément dans le livre premier, titre premier portant sur «*Les transports publics particuliers*», il semblerait alors que l'article 1000-3 susvisé qui excluait certaines professions réglementés de la catégorie des transports publics ne s'applique pas à la profession de taxi, celle-ci étant un mode de transport public selon le même Code.

L'article L. 3121-1 du Code des transports définit précisément ce qu'est un taxi, il commence par énumérer les qualités que doivent réunir le véhicule qui sera affrété à l'usage du taxi, en

énonçant notamment que ce véhicule ne doit pas contenir plus de huit places en plus du siège conducteur, et doit être équipé d'un terminal de paiement électronique. Par la suite l'article définit quelles sont les aptitudes du chauffeur de ce véhicule et une attention particulière sera dans la suite de ce travail portée à «*l'autorisation de stationnement sur la voie publique*», l'article dispose également que ce transport est effectué à titre onéreux. Cet article permet de se concentrer sur des points essentiels de la profession de taxi, l'accès à la profession, l'obligation d'être titulaire d'une autorisation de stationnement, et l'encadrement strict des prix pratiqués.

L'accès à la profession de taxi est réglementé depuis une loi de 1995<sup>109</sup> qui a été complétée par un décret de la même année<sup>110</sup>, il y a deux exigences la première étant l'obtention du certificat de capacité professionnelle qui donne lieu à la délivrance par le préfet de la carte professionnelle<sup>111</sup>.

Pour pouvoir exercer le taxi doit également être titulaire d'une autorisation de stationnement délivrée par le maire ou le préfet de police à Paris<sup>112</sup>, ces derniers en fixent le nombre et définissent le secteur géographique dans lequel le taxis pourra professer. Cette licence n'est initialement pas payante, mais la liste d'attente pour se voir délivrer le sésame peut-être longue. C'est en prenant en compte ce long délai d'attente que la loi de 1995 a autorisé la revente de licence, il faut cependant qu'elle ait été obtenue avant l'entrée en vigueur de la loi du 1er octobre 2014<sup>113</sup> dans ces conditions, le taxi va avoir le droit de la revendre au prix qu'il souhaite à un autre exploitant de taxi, les délais durant lesquels la licence ne peut être revendue sont inscrits à l'article L. 3121-2 du Code des transports, il est de cinq ans ou de quinze ans. En revanche depuis le 1er octobre 2014 les licences ne peuvent être revendues et sont renouvelable tous les cinq ans.

En ce qui concerne les prix applicables aux courses de taxi il existe une base commune qui est celle du tarif horokilométrique c'est-à-dire relatif au temps passé dans le véhicule et à la distance parcourue, un prix maximal est fixé annuellement par le ministre de l'Economie, par la suite ce sont les préfets qui fixeront le prix dans leur département.

### 1.1.2 La profession de chauffeur de VTC

L'exploitation d'un service de VTC est soumise à des conditions d'établissement, selon les dispositions de l'article L. 3122-1 il y a une distinction entre les exploitants de VTC et les intermédiaires, cette dernière activité consiste en la simple mise en relation entre l'exploitant et les clients, l'article L. 3122-4 définit l'activité d'exploitant et énonce que ce sont des entreprises qui disposent de véhicules et emploient des chauffeurs. Il faut préciser que bien que la société d'intermédiaire n'emploie pas les chauffeurs, cette dernière doit veiller annuellement à ce que les

---

109. Loi n 95-66, du 20 janv. 1995

110. Décret n 95-935, du 17 août 1995

111. <https://www.service-public.fr/professionnels-entreprises/vosdroits/F21907>

112. Source DGCCRF, fiche pratique sur la profession de taxi, du 19 mai 2016

113. Loi n 2014-1104, du 1er oct. 2014

exploitants qu'elle compte parmi ses inscrits détiennent bien les autorisations et les assurances nécessaires à l'exercice de leur fonction<sup>114</sup>. Les entreprises exploitants les VTC peuvent être des personnes morales ou des personnes physiques, toutes deux doivent s'inscrire au registre des exploitants de VTC pour pouvoir exercer, cependant il sera demandé aux les personnes morales un justificatif d'immatriculation au registre du commerce et des sociétés.

La profession de chauffeur de VTC et celle de taxi bien que pouvant se ressembler ne sont pas encadrés par les mêmes règles, l'émergence du service de VTC est liée à la loi de 2009<sup>115</sup> qui a pour but de moderniser les professions liées au tourisme, cette loi s'est intéressée au régime applicable aux VTC et en aurait simplifié l'accès, il suffisait selon les dispositions de l'article R. 231-2 du Code de tourisme de s'immatriculer auprès de l'agence Atout France, cette disposition légale n'est cependant plus en vigueur et a laissé place à la mise en place d'un nouveau régime qui est celui créé par la loi de 2014 susmentionnée. L'article L. 3122-7 du Code des transports met en place un régime presque similaire au régime des taxis, pour être exploitant d'un véhicule VTC il faut en avoir la capacité, cette profession est donc actuellement soumise à des conditions d'aptitude professionnelles, des conditions d'établissement et des conditions d'exercice.

La voiture de transport avec chauffeur doit réunir certaines caractéristiques énoncées dans les articles R. 3122-6 du Code des transports et dans un arrêté de 2015<sup>116</sup>, le premier texte précise que le nombre de places totale dans le véhicule ne doit pas dépasser neuf sièges. A la lecture l'arrêté on observe que ce texte est relativement précis quant aux propriétés du véhicule, le ministre de l'Intérieur étant allé jusqu'à indiquer que la voiture ne doit pas être âgée de plus de six années, précise par la suite qu'il existe une exception quant aux voitures de collections, il ajoute également que ce véhicule doit être muni de quatre portes minimum, puis finit par préciser le gabarit minimal ainsi que la puissance maximale de ce moyen de transport. L'énumération par arrêté étant complète, il faut semble-t-il revenir à l'article R. 3122-6 qui vient ajouter une exception à ces qualités automobiles, en précisant que ses conditions ne s'appliquent pas aux «*véhicules hybrides et électriques mentionnés à l'article L. 3120-5*».

A la lecture de ces nombreuses qualités se rapportant simplement au véhicule, il semble déjà que nous soyons bien loin de l'objectif de la loi de 2009, qui avait pour but comme le rappelle le site Internet de la Direction générale des entreprises<sup>117</sup> de simplifier le cadre juridique des services du tourisme, mais l'énumération ne s'arrête pas là, il reste encore à définir les conditions d'exercice de l'exploitant de VTC.

Le chauffeur de VTC doit selon les dispositions de l'article L. 3122-8 du Code des transports être titulaire d'une carte professionnelle, elle est délivrée par le maire ou le préfet de police à

---

114. Article L. 3122-6 Code des transports

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

116. Arrêté, relatif aux caractéristiques des véhicules utilisés par les exploitants de voitures de transport avec chauffeur, du 26 mars 2015

117. [http://www.entreprises.gouv.fr/tourisme/la loi développement et modernisation des services touristiques et textes d'application](http://www.entreprises.gouv.fr/tourisme/la%20loi%20développement%20et%20modernisation%20des%20services%20touristiques%20et%20textes%20d%27application)



Paris, la suite de cet article est intéressante, on apprend que l'activité de chauffeur de VTC est incompatible avec l'activité de taxi, dans la logique des choses il devrait exister une interdiction parallèle ne permettant pas aux chauffeurs de taxi d'exercer la profession de VTC. Lorsque l'on se réfère à l'article L. 3121-10, aucune restriction n'apparaît, en effet le Conseil constitutionnel a, par une décision QPC de janvier 2016<sup>118</sup>, déclaré contraire à la Constitution la partie relative à cette interdiction, l'article a été modifié donnant la possibilité aux taxis de cumuler leur fonction avec celle de VTC.

Comment interpréter cette incohérence, il paraît en effet possible de conclure que le chauffeur inscrit en premier lieu en tant que taxi peut par la suite s'inscrire pour être chauffeur de VTC et cumuler les deux professions. En revanche, l'interdiction de l'article L. 3122-8 étant toujours applicable, le chauffeur exerçant en premier lieu la profession de VTC ne pourra la cumuler avec l'exercice de taxi.

Selon la décision du juge l'interdiction du cumul d'exercice pour le taxi était inconstitutionnelle parce que portant atteinte à la liberté d'entreprendre, ce grief pourrait semble-t-il être transposable à la situation du chauffeur de VTC ne pouvant exercer la profession de taxi, quant à obtenir une décision similaire à celle de janvier 2016 il est légitime, en raison des vives contestations envers la société Uber et assimilé, de douter que le juge constitutionnel accorde la faveur du cumul aux chauffeurs de VTC.

Le décret de 2013 ajoute un article R. 231-7-1 au Code des transports qui énonce que les chauffeurs de VTC doivent suivre un stage en formation continue dans une école agréée par le préfet afin de pouvoir poursuivre l'exercice de leur activité.

La fixation du prix des courses effectuées à bord d'un VTC a fait l'objet de contestations notamment dans la décision QPC du Conseil constitutionnel de mai 2015<sup>119</sup>, la tarification applicable au taxi est celle du tarif horokilométrique, mais ce mode de fixation du prix ne pouvait être utilisé par les exploitants de VTC qui selon les dispositions de l'article L. 3122-2 devaient fixer le prix «*uniquement en fonction de la durée de la prestation*» et en avertir le client lors de la réservation préalable du véhicule tout en ayant la possibilité de déterminer le prix à la fin de la course en se conformant aux exigences du Code de la consommation<sup>120</sup>.

Il est donc possible de relever ce qui pourrait-être qualifié d'une incohérence, l'exploitant de VTC peut décider librement du prix facturé, il n'y a pas de limitation l'article du Code la consommation n'évoquant seulement que l'impossibilité de calculer «*raisonnablement le prix à l'avance*» donne le droit au VTC de révéler le prix à la fin de la course. Cependant, le VTC se voit restreint sur un point, il ne peut calculer le prix en se basant sur le coût horokilométrique, et ce parce que selon les dispositions de la loi Thévenoud<sup>121</sup> les VTC ne doivent pas être équipés

---

118. Conseil constitutionnel, QPC n 2015-516, du 15 janv. 2016

119. Conseil constitutionnel, Décision n 2015-468-469-472 QPC du 22 mai 2015

120. L. 113-3-1 Code de la consommation abrogé par l'ordonnance n 2016-301 du 14 mars 2016

121. Loi relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur, n 2014-1104 du 1er oct. 2014, dite Loi

des appareils spéciaux réservés aux taxis<sup>122</sup>, dont le compteur horokilométrique, pour ne pas créer de confusion dans l'esprit du consommateur entre les activités de taxi et de VTC.

Le juge constitutionnel a cependant décidé à l'issue de sa réflexion sur la conformité à la Constitution de l'article disposant de la fixation du prix de la course en matière de réservation préalable que cette règle était contraire au texte constituant car portant atteinte à la liberté d'entreprendre mais également au principe d'égalité devant la loi.

Le raisonnement du Conseil constitutionnel paraît pertinent non seulement vis à vis du respect qu'il doit être accordé aux libertés mais également concernant la protection du consommateur, en effet ici il est possible de considérer que le plus bénéfique pour le consommateur est qu'on ne lui facture pas un prix déraisonnable pour la prestation et non qu'il ne connaisse pas les différences de régimes en matière de fixation du prix entre le VTC et le taxi. Nul doute ne fait que le prix juste pour une course respecte le consommateur, la confusion bien que n'étant jamais souhaitable paraît secondaire dans le cas d'espèce.

Il existe d'autres restrictions quant à l'exercice de la profession de VTC, en effet dans un communiqué de presse de 2013<sup>123</sup> le ministre de l'Intérieur et la ministre du Tourisme opèrent une distinction concernant le secteur du transport de particulier, ce secteur est alors divisé en deux marchés, le marché de la maraude et celui de la réservation préalable. Cette distinction sera suivie par plusieurs juridictions dont l'Autorité de la concurrence qui jugera cette différenciation «*pertinente*»<sup>124</sup> et le Conseil constitutionnel dans sa décision QPC du 22 mai 2015, cette question sera développer dans la suite de ce travail.

En cas de non-respect de ces différentes règles, l'article L. 3124-6 du Code des transports énonce l'autorité administrative peut retirer temporairement ou définitivement la carte professionnelle du conducteur sans laquelle il ne peut exercer.

## 1.2 Les professions liées au transport public de particuliers aux États-Unis

### 1.2.1 Définition américaine du transport public de particuliers

Le réglementation fédérale applicable en matière de droit des transports est contenue dans le titre 49 du Code des États-Unis, ce texte est comme son homologue français très précis et vient définir scrupuleusement toutes les notions se rapportant au transport public à caractère

---

Thévenoud

122. Article R. 3122-7 du Code des transports

123. Communiqué de presse, Des mesures nouvelles pour mieux réguler la concurrence entre taxis et VTC et élargir l'offre de transport notamment à Paris, du 11 oct. 2013

124. Autorité de la concurrence, n 13-A-23 du 16 déc. 2013

commercial. Le caractère commercial est défini dans le paragraphe 31301<sup>125</sup> comme étant le commerce, le trafic et le transport, il faut cependant noter que cette définition de commerce n'est valable que pour ce chapitre, il apparaît que le droit américain est à la recherche de précision et s'applique à définir pour chaque thématique l'expression de façon minutieuse.

L'article poursuit ses définitions en évoquant le véhicule commercial à moteur qui est destiné à l'usage de transport de biens ou de passagers, puis en listant les caractéristiques de que doit réunir ce véhicule tout comme le fait le législateur français dans l'article R. 3122-6 du Code des transports, allant jusqu'à donner le poids minimal que droit faire l'automobile.

L'approche minutieuse ne s'arrête pas ici, toutes les notions qui seront contenues dans les paragraphes suivants font l'objet d'une précision, c'est ainsi que l'on apprend que le permis de conduire est délivré par les États fédérés.

L'employé désigne tant l'opérateur qui exerce ses fonctions avec un véhicule utilitaire employé par un employeur que l'entrepreneur indépendant qui exerce avec un véhicule commercial à moteur, cette définition est importante au regard du sujet de ce travail, il est ici révélé deux types d'acteurs en matière de transport commercial, le salarié et l'indépendant, il se pourrait alors que le régime applicable au droit du transport de particulier soit proche si ce n'est similaire à celui en vigueur en France, notons cependant qu'en droit français le transport n'est pas qualifié de commercial il est appelé « transport public de personne à titre onéreux », le droit américain ne fait pour l'instant que peu apparaître la notion de passager ou particulier alors inversement le droit français ne fait pas apparaître la notion de commerce en matière de transport de personne, le droit français parle du prix en utilisant la formule « à titre onéreux ». Le prix payé en l'échange d'un service vendu est en fait du commerce, la différence entre le droit français et américain semble seulement être terminologique.

Le paragraphe 31308 du Code dispose de la licence particulière que doit détenir un conducteur pour pouvoir exercer en tant que chauffeur commercial, dès la première ligne le texte énonce que cette licence fait l'objet de régulation de la part des États<sup>126</sup>, et qu'elle sera attribuée si le candidat réussit un examen.

Les États fédérés sont compétents pour décider des standards quant à la délivrance de cette licence mais le Code impose tout de même une base de droit minimale<sup>127</sup> qui seront applicables dans tous les États.

Les États fédérés édictent des règles qui vont s'imposer aux conducteurs de véhicules commerciaux comme les taxis et vont réguler cette profession, par exemple le Code de la Caroline du Nord<sup>128</sup> prévoit un chapitre dédié à la circulation en ville et son article 15 dispose de la régu-

---

125. 49 U.S.C.A. § 31301, source WestLaw

126. 49 U.S.C.A. § 31308

127. 49 U.S.C.A. § 31311

128. N.C.G.S.A. § 160A-304

lation des taxis, il est d'ores et déjà possible de rapprocher le droit français et le droit américain qui considèrent que le contrôle de la profession de taxi est liée à des impératifs de circulation dans l'espace publique, et scindent pour cela en deux catégories les professions de chauffeur, l'une strictement encadré la profession de taxi (I) et l'autre dont l'accès est entièrement libre c'est le cas des chauffeurs Uber (II).

### 1.2.2 La profession de taxi aux États-Unis

Les règles générales sont énoncés dans le Code des États-Unis mais il revient aux États fédérés de préciser les conditions d'établissement et d'exercice de la profession de taxi, l'article du Code de Caroline du Nord dispose de ces exigences liées à la profession de taxi et énonce plusieurs règles par exemple, la licence ne doit pas coûter plus de quinze dollars au chauffeur, et précise que la ville dans laquelle l'exploitant de taxis sera en activité se réserve le droit de mettre en place des règles liées à la formation. Il peut donc non seulement y avoir des différences de réglementation applicable entre plusieurs États fédérés mais également entre des villes qui se trouvent dans un même État.

La ville de Boston sera prise pour exemple dans la suite de ce travail, l'auteur y ayant étudié lors de son stage de recherche, le Code de la circulation de Boston donne une définition de la profession de taxi<sup>129</sup>, selon ces dispositions les taxis sont des véhicules utilisés pour le transport de personnes d'un point à un autre, et qui disposent d'une licence délivrée par la Division de transport Hackney du département de police de Boston. La licence s'appelle le «*medallion*», ce sont les autorités de police qui la délivre, il y avait en 2013, 1825<sup>130</sup> licences actives de taxis, plusieurs régimes sont possible pour exercer en tant que taxi. En effet, le *medallion* permet au licencié d'exploiter le véhicule «*medallioned*» nous comprenons ici que le chauffeur et son véhicule doivent être approuvés par la ville, cette exploitation peut être faite par le licencié lui-même, il peut également embaucher un gestionnaire qui louera et utilisera le véhicule.

A Boston, et plus généralement dans tous les États-Unis le *medallion*<sup>131</sup> permet aux exploitants de taxis d'acheter une licence à deux chauffeurs, cela permet le partage des coûts, cette pratique est interdite en France. Quelque soit la catégorie d'exercice choisi par le chauffeur il peut soit louer soit acheter le véhicule qui lui servira à son activité.

La licence de taxi est cessible aux États-Unis, l'exploitant peut la revendre comme cela était le cas en France avant l'arrivée de la Loi Thévenoud qui interdit aux chauffeurs de revendre une licence délivrée après le 1er octobre 2014.

---

129. Traffic rules and regulations city of boston, article 1 «*Taxi : A vehicle used, or designed to be used, for the conveyance of persons for hire, from place to place, and licensed by the Hackney Carriage Division of the Boston Police Department*»

130. Source Internet de la mairie de Boston, lien en annexe

131. Le système de *medallion* n'est pas présent qu'à Boston, il est utilisé dans d'autres grandes villes aux États-Unis comme à New-York par exemple

Une fois le taxi licencié ce dernier doit s'affilier à une station de radio, il y existe plusieurs à peu près cinq à Boston, celle qui comptent le plus grand nombre de taxi sont la Boston Cab avec 473 taxis en 2013 et 426 pour City Cab.

Le recensement des taxis se fait à l'aide de Hackney Unit, les taxis doivent en effet s'inscrire auprès de cet organisme qui s'occupe de réguler l'arrivée des nouveaux exploitants, mais aussi de savoir comment chacun exerce son activité, par exemple combien de chauffeurs sont à temps partiels, ou si beaucoup travaillent le dimanche, cette organisation aide à planifier et optimiser le service de taxi à Boston, et fixe les prix applicables à ce service.

La réglementation de cette profession apparaît alors tout aussi complexe qu'en France, non seulement pour leur établissement mais aussi l'exercice sur les voies publiques, en effet sur ce dernier point l'autorité publique ne manque pas non plus de précision, et la distinction de deux marchés se profile ce qui n'est pas sans rappeler le droit français.

### 1.2.3 Les chauffeurs utilisant l'application Uber

Aux États-Unis la société Uber est qualifiée de *TNCs*, ce qui veut dire «*transportation network companies*» et ce parce que ces sociétés font appel à des applications mobiles pour mettre en relation leur clients et des chauffeurs inscrits sur leur site. Comme en France, Uber n'emploie pas de chauffeur mais se contente de les mettre en relation avec les clients utilisant l'application mobile, qui paie grâce à elle, la rémunération de la société passe par le prélèvement d'un pourcentage de la course.

La société Uber informe le client que les dispositions contenues sur son site Internet sont celle en vigueur dans l'État de Californie, et que ces règles sont susceptibles d'évoluer selon la région dans lequel le client se trouve<sup>132</sup>, cela fait donc référence non seulement aux autres États fédérés mais aussi aux pays hors États-Unis.

Cette société fait l'objet de contestations outre Atlantique fondées sur le fait que rien ne permet de réguler l'activité de cette société, en effet pour exercer en tant que chauffeur Uber il suffit de s'inscrire sur le site de la société qui par la suite approuvera ou non la candidature.

Aux États-Unis la société Uber a développé plusieurs types de service<sup>133</sup>, Uberpool permet de partager une course avec d'autres clients et ainsi de réduire le coût de celle-ci, ce service est

---

132. «*These Terms are governed by and construed in accordance with the laws of the State of California, U.S.A., without giving effect to any conflict of law principles, except as may be otherwise provided in supplemental terms applicable to your region.*» source Internet site Uber

133. A titre indicatif, l'auteur souhaite informer le lecteur que la société Uber n'a pas souhaité répondre aux multiples tentatives de prise de contact, la discrétion semble être de rigueur puisque cette entité n'a pas non plus souhaité participer à l'étude de la mairie de Boston concernant le transport de particulier, de plus le site Internet de Uber ne divulgue pas d'information sur la qualification des chauffeurs. L'auteur dispose d'informations qui lui ont été confiés lors d'un entretien avec un chauffeur Uber à Boston et d'autres obtenues sur le site de la mairie de Boston

également disponible à Paris, mais dans cette ville le chauffeur ne peut être Uberpool que si il a déjà effectué cinquante courses pour Uber et a au moins 4,6 de moyenne en note client.

Le service compte aussi UberX présent en France mais pas sous le même régime, le droit français ayant interdit aux simple particuliers de transporter des passagers d'un point à un autre<sup>134</sup>, il n'est pas possible de s'attendre à un système similaire, en effet le service UberX est assuré en France par les chauffeurs de VTC, mais outre Atlantique la prestation est assurée par des conducteurs particulier n'ayant donc pas le statut de professionnel.

UberTaxi est un service proposé par la société et qui se fait en partenariat avec des taxis, ce service est néanmoins minoritaire puisque l'existence de l'entreprise ne ravie pas les fédérations de taxis, il y a un coût supplémentaire de un dollar<sup>135</sup> pour la réservation d'une véhicule hybride c'est-à-dire taxi/Uber, vient par le suite les deux services « luxe » de Uber aux États-Unis qui sont assurés par des particuliers disposant de véhicules luxueux et confortable, UberBlack et UberSuv.

En ce qui concerne la tarification, la société a *via* son site Internet décidé d'être transparente et a détaillé publiquement sa politique en matière de prix applicable pour chaque service Uber.

#### **1.2.4 La distinction de marché en matière de transport commercial de particuliers**

Les droits américains et français s'accordent sur le fait de scinder le segment du transport public de particuliers en deux marchés, en effet aux Etats-Unis le droit de «*pick up*» un client sur la voie publique rappelle l'activité de maraudage existant en droit français, et comme en France cette activité fait l'objet d'une restriction puisque seul les taxis peuvent charger des clients lui faisant signe sur la voie publique.

De ce fait, seul les taxis sur lesquels sont apposés la plaque justifiant de la détention d'une licence peuvent prendre en charge un client sur la voie publique, ou encore accéder aux files d'attente à la sortie des aéroports et attendre ainsi le client.

---

134. Voir partie sur l'exemple UberPop

135. Source Uber.com, page de tarification

# Chapitre 2

## Le marché de la maraude

### 2.1 Le régime légal du marché de la maraude

#### 2.1.1 La maraude

Le marché de la maraude fait l'objet d'un monopole légal détenu par les taxis bien avant que l'on ne les nomme ainsi, la première réglementation en matière de maraude concernait les fiacres qui furent mis en place par Louis XIV pour réguler le trafic dans les rues de Paris en 1637, ces voitures deviendront au XIXe siècle les taxis.

La maraude est définie comme étant la possibilité de prendre en charge un client de manière spontanée sur la voie publique<sup>136</sup> cette activité est réservée aux taxis, selon les dispositions de l'article L. 3122-9 du Code des transport l'exploitant de VTC ne peut rester sur la voie publique que si il justifie d'une réservation préalable ou si il est en activité c'est à dire avec un client à bord.

Les innovations en matière de smartphone et d'applications mobiles de ces dernières années ont conduit à élargir le champ d'activité de la maraude, il faut compléter cette notion par sa version 2.0, la maraude électronique.

La maraude électronique est la localisation, au moyen d'une application smartphone<sup>137</sup> des véhicules a proximité grâce à un système de géolocalisation. Cette activité a été créatrice de contentieux, les chauffeurs de taxis ont considérés que cette pratique permettait de contourner la réglementation monopolistique et ainsi d'empiéter sur le marché des taxis d'échapper à la sanction de l'autorité administrative en cas de violation des règles d'exercice de la profession de VTC. En contrepartie du monopole conféré aux taxis ces derniers voient leur activité strictement et lourdement encadrée, avec des règles précises énoncées dans les développements précédents.

---

136. Conseil constitutionnel, décision QPC n 2014-422 du 17 oct. 2014

137. Revue juris tourisme, n 165 p. 6, 2014

Le IIIe paragraphe de l'article L. 3120-2 interdit aux VTC de pratiquer la maraude électronique mettant fin à une pratique née avec l'apparition d'applications mobiles comme celle utilisée par Uber, article par la suite annulé par le Conseil d'État <sup>138</sup>.

L'article L. 3122-9 impose aux VTC de *retourner au lieu d'établissement de l'exploitant* ou dans un lieu quelconque pourvu que le véhicule soit hors de la chaussée, cette règle vise une fois de plus la protection du monopole des taxis sur la maraude, législateur limite la liberté d'entreprendre, plus précisément la liberté d'exercice des exploitants de VTC il ne précise pas les conditions du retour et failli donc à sa mission. En réalité, contourner l'obligation de retour à la base est assez simple, l'interdiction concerne le fait de tourner en rond comme le font les taxis, rien n'empêche les VTC de prendre le chemin de plus long, de passer par les lieux où ils savent que les demandes de courses sont fréquentes, il paraît tout aussi possible de rentrer lentement.

Une modification de l'application paraît également possible, il suffirait que l'application soit en mesure de détecter que le chauffeur est en fin de course pour offrir la possibilité à un nouveau client de réserver, lorsque le chauffeur termine la première course il se dirige vers la nouvelle réservation en toute légalité, cette réservation préalable justifiant sa présence sur la chaussée, cette modification existe d'ores et déjà aux États-Unis et fonctionne bien. En effet, outre Atlantique lorsque le client souhaite commander une course, il se connecte à l'application, réserve sa course mais le chauffeur réservé par le nouveau client est d'ores et déjà en train d'effectuer une course, le nouveau client est alors placé en file d'attente, il est informé du temps d'attente, et lorsque le chauffeur termine sa course il va chercher le nouveau client qui se trouve toujours à proximité.

L'autorité de la concurrence appelée à étudier la notion de maraude, en effet pour cette juridiction le fait pour un VTC de s'adonner à la maraude est non pas constitutif d'un comportement anticoncurrentiel, mais représente une fraude <sup>139</sup>. La fraude étant définie <sup>140</sup> comme un acte de mauvaise foi, d'une tromperie ayant pour but de ne pas obéir des droits qui doivent être respectés, il est possible en effet de relier certains comportements notamment ceux ayant amenés une confusion entre VTC et taxi dans l'esprit du consommateur lorsque les VTC s'étaient équipés des signes extérieurs des taxis, comme l'enseigne ou encore le compteur horokilométrique, mais un encadrement de la profession de taxi a permis d'enrayer l'épidémie de tromperie. Cependant, ces nouvelles dispositions d'encadrement des taxis a fait naître de nouvelles restrictions à la liberté d'entreprendre, protégeant encore et toujours le monopole des taxis.

Le juge constitutionnel est ferme concernant l'interdiction de l'article L. 3122-9 du Code des transports <sup>141</sup>, le requérant, la société Uber avait fondée son action sur le fait que l'interdiction porte atteinte à la liberté d'entreprendre, la liberté d'aller et venir et en dernier lieu au principe d'égalité devant la loi. C'est en s'appuyant dans un premier temps sur le fait que les taxis

---

138. Conseil d'Etat, n 388213, 388343, 388357, du 9 mars 2016

139. Autorité de la concurrence, avis n 13-A-23 du 16 déc. 2013, point 59

140. G. CORNU, définition de la fraude, b/, p. 471

141. Conseil constitutionnel, décision QPC n 2015-468-469-472 du 22 mai 2015, considérant 21 et suivants



voient également leur possibilité de marauder limité, lorsqu'ils ne circulent pas dans la zone géographique que comprend l'autorisation de stationnement. Dans un second temps, le juge énonce que rien n'interdit aux chauffeurs de VTC d'informer le client de la localisation et de la disponibilité lorsque le véhicule ne se trouve pas sur une zone ouverte à la circulation publique, rien n'interdit non plus aux VTC d'avertir le client de leur localisation ou de leur disponibilité lorsque le véhicule est sur la voie publique, le Conseil constitutionnel conclu au vu de ces arguments que cette disposition n'est pas contraire à la Constitution. Mais cette différence de traitement entre taxi et VTC semble fragile, le coût engendré par une attente hors de la voie publique n'est pas pris en considération, en effet le VTC qui souhaite rester à proximité d'une zone particulièrement attractive va devoir se garer et payer pour cela. De même le retour à la base engendre des coûts du fait de la circulation à vide de la voiture, il est également possible de mentionner l'impact que cela a sur la pollution en ville.

Les décisions de mai et de septembre du Conseil constitutionnel concernant la société Uber semblent se ressembler de par leur argumentation imprécise, le raisonnement ne manque pas de rester intrigant il paraîtrait plus libéral pousser la réflexion et de ne pas se cantonner à l'éternelle réponse aux griefs *«eu égard des objectifs d'ordre public poursuivis... les dispositions contestées apportent à la liberté d'entreprendre une restriction qui n'est pas manifestement disproportionnée»*.

## 2.1.2 La liberté d'aller et venir sur le domaine public

Les requérants ont invoqués la liberté d'aller et de venir sur le domaine public, cette liberté était inscrite dans le projet de Constitution de 1946, *«Tout homme a le droit de se fixer en tout lieu et de se déplacer librement»*, et à l'article 66 de la Constitution de 1958, elle est aussi consacrée par des textes internationaux éminents, comme dans le Pacte international sur les droits civils et politiques ou encore la Convention européenne des droits de l'homme, ces deux textes parlent du *«droit de circuler librement»*.

Les consécutions jurisprudentielles sont nombreuses, le Conseil constitutionnel a rattaché la liberté d'aller et de venir aux l'article 2 et 4 de la DDHC qui consacrent le principe de liberté, et considère que c'est un principe à valeur constitutionnelle<sup>142</sup>. En ayant effectué cette liaison entre l'article 4 de la DDHC et la liberté d'aller et venir il est possible d'affirmer que pour le juge constitutionnel cette liberté fait partie de la catégorie des libertés individuelles<sup>143</sup>.

La liberté d'aller et venir est une notion simple à définir elle concerne le *«droit pour une personne de se mouvoir dans l'espace social»*<sup>144</sup> à ce principe il faut bien sur apporter des exceptions qui permettent de restreindre l'exercice de cette liberté, il semble au regard du sujet de ce travail qu'il est opportun de se concentrer sur les limites en matière de circulation automobiles

---

142. Conseil constitutionnel, Loi relative à certains ouvrages reliant les voies nationales ou départementales, du 12 juil. 1979

143. Conseil constitutionnel, décision n 93-325, du 13 août 1993

144. Bréviaire des libertés fondamentales, pré-barreau 2015, p. 333

sur le domaine public.

La société Uber argue que l'obligation de retour à la base lorsque la course est terminée porte atteinte au principe de la liberté d'aller et de venir, mais le Conseil constitutionnel ne retient pas ce grief et conclut dans le considérant vingt-trois de la décision QPC de mai 2015 qu'il n'est pas porté une atteinte disproportionnée à la liberté d'aller et de venir compte tenu des objectifs d'ordre public.

Avant de s'attacher à développer la notion d'ordre public, il faut dans un premier temps s'intéresser au domaine public, qui est selon les dispositions de l'article L. 2111-1 du Code général de la propriété des personnes publiques constitué des biens affectés à l'usage direct du public ou affectés à un service public, ainsi qu'en est-il des routes et autres voiries empruntés par les véhicules automobiles, est-il possible de limiter l'accès de ces voies à une société qui a pour unique besoin l'utilisation de cet espace. Ce raisonnement fait apparaître un lien entre la liberté d'aller et de venir et la liberté d'entreprendre, en effet lorsque l'autorité publique prive Uber de l'utilisation du domaine public elle le prive également d'une ressource nécessaire à l'exercice de son activité, ce qui porte atteinte à la liberté d'entreprendre.

L'article L. 111-1 du Code de la voirie routière définit les composantes du domaine public routier, il comprend ainsi les biens affectés aux besoins de la circulation terrestre du domaine public de l'État, des départements et des communes. Le deuxième alinéa de l'article est intéressant et fait référence au devoir de surveillance de l'État en matière de sécurité, la sécurité est une des composantes de l'ordre public<sup>145</sup> il est aisé de comprendre que cette référence aux devoirs en matière de loi de police dès la définition du domaine public routier attribue un pouvoir important à l'autorité publique.

Il faut aller plus loin dans la définition du domaine public routier, en effet le contentieux porte non seulement sur les routes, mais également sur le cas des gares et aéroports, lieux attractifs pour les taxis qui tentent de protéger jalousement leur monopole et ainsi d'écarter l'activité des sociétés de VTC.

En matière de domaine public aéroportuaire, une autorisation de circulation est accordée aux conducteurs mais également aux chauffeurs de taxis et aux chauffeurs de «voiture de petite remise» maintenant appelée VTC, par le préfet ou le maire qui disposent des mêmes pouvoirs en la matière<sup>146</sup>. Concernant l'autorisation de circulation des taxis, elle leur permet de marauder à proximité de l'aéroport, tout comme à proximité des gares, mais cette activité est toujours interdite aux VTC, de ce fait un exploitant de VTC qui conduit un client à l'aéroport, peut être obligé de repartir à vide si aucun client ne réserve la course. Se pose alors le même problème que sur le domaine public routier et plusieurs solutions s'offrent au chauffeur de VTC, il peut se garer et attendre une éventuelle réservation ou encore repartir de l'aéroport à vide mais

---

145. Article L. 2212-2 du Code général des collectivités territoriales

146. Conseil d'État, Syndicat départemental des artisans des taxis du Bas-Rhin, du 16 juin 1993

cela engendre des coûts supplémentaires. En obligeant le chauffeur de VTC à sortir des voies ouvertes à la circulation lorsqu'il ne dispose pas de réservation l'autorité publique le soumet à des coûts supplémentaires, mais la fixation du prix de la course des VTC est libre, deux régimes s'offrent à eux depuis la déclaration d'inconstitutionnalité de l'article L. 3122-2 le tarif horokilométrique ou le tarif forfaitaire. Ces moyens de calcul du prix ne sont pas aussi encadrés que ceux applicables aux taxis, il est donc possible de penser que ces coûts supplémentaire infligés aux conducteurs de VTC se retrouvent sur la facture finale du client, pénalisé pour avoir choisi entre deux offres de véhicules de transports et d'avoir opté pour la «mauvaise» au vu du manque de considération envers le VTC.

La jurisprudence constitutionnelle est constante, ainsi la décision QPC de mai 2015 ne déclarant pas comme disproportionnée l'atteinte portée à la liberté d'aller et de venir sur le domaine public lorsque la loi interdit le VTC de circuler à vide ne semble pas surprenante puisque le Conseil constitutionnel avait déjà conclu dans une décision de 2014 à une décision similaire<sup>147</sup> en invoquant toujours le même argument «*l'ordre public*».

Aux États-Unis le principe de liberté d'aller et venir<sup>148</sup> n'est pas expressément consacrée mais a été rattachée par une jurisprudence de la Cour suprême des États-Unis à la clause de privilèges et immunités<sup>149</sup> de la Constitution fédérale. La Haute juridiction a qualifié la liberté de mouvement comme étant une liberté fondamentale<sup>150</sup>, c'est dans un arrêt de 1869<sup>151</sup> que la cour fédéral définira cette liberté comme étant le droit de se déplacer dans d'autres États, dans un arrêt Shapiro versus Thompson<sup>152</sup> la cour va élargir le droit de se déplacer entre les États et consacrer le droit de voyager.

Le titre 49 du Code des États-Unis dispose des transports et, comme en France mais sous la forme d'un unique Code, le droit américain va définir la notion de circulation et les types de transports. Le rôle de l'autorité publique est clairement défini, c'est à elle que revient le devoir d'administrer le domaine public, dans un État fédéral comme les États-Unis préciser ce que le Code entend comme autorité publique est nécessaire pour des raisons de compétence. Le titre 23 du Code des États-Unis énonce que par autorité publique il entend un État fédéré<sup>153</sup>, c'est donc les États fédérés qui sont compétent pour réguler les activités sur le domaine public routier, le système est proche de celui en vigueur en France, la maraude étant réservé aux taxis, les chauffeurs Uber se voient privé d'accès au domaine public routier lorsqu'ils ne disposent pas de réservation préalable. Les États fédérés mettent en place des règles qui seront différentes selon les États, le service de sécurité a mis en place avec le concours de la ville de Boston un

---

147. Conseil constitutionnel, décision n 2014-422 QPC, du 17 oct. 2014, cons. n 10

148. Freedom of movement

149. U.S. Constitution, Article IV, Section 2, Clause 1 «The Citizens of each State shall be entitled to all Privileges and Immunities of Citizens in the several States»

150. U.S. Supreme Court, Corfield v. Coryell, Case 546, n. 3,230, 1823

151. U.S. Supreme Court, Paul v. Virginia, 75 U.S. 168, 1869

152. U.S. Supreme Court, Shapiro versus Thompson, 394 U.S. 618, 1969

153. U.S.C., 23 U.S.C.A. § 129, 23 USCA § 129

accès à l'aire de taxi de l'aéroport limité et réservé aux seuls véhicules détenant la licence de la ville de Boston, en effet, le nombre de taxis qui ont légalement le droit de prendre en charge des passagers à l'aéroport est régulé.

L'État du Massachusetts ainsi que bien d'autres États ont mis en place des règles particulières concernant l'exploitation par les taxis et les chauffeurs particuliers, un projet dans plusieurs villes dont Boston et Houston, est en discussion, il serait question de prendre les empreintes digitales des chauffeurs de taxis pour une meilleure régulation, cette nouvelle disposition ne concernerait pas Uber.

## 2.2 Ordre public et monopole légal

### 2.2.1 L'existence d'un monopole

L'article L. 410-2 al 1 Code de commerce dispose du principe de libre concurrence, mais énonce aussi que la loi peut limiter l'exercice de cette liberté, l'alinéa 2 du même article ajoute que l'existence de monopoles peut amener l'autorité publique à restreindre le principe de la libre concurrence.

Afin de préserver l'activité de taxi, les articles L. 3642-2 et L. 5211-9 du Code général des collectivités territoriales a instauré un système d'autorisation de stationnement permettant aux seuls 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 par les dispositions légales précitées.

L'activité d'exploitant de taxi nécessite donc la détention d'une licence délivrée par l'autorité publique, une première situation se dessine, en effet le préfet ou le maire ne donne les autorisations de stationnement qu'aux taxis, seuls eux sont éligibles pour la demander et ce parce que cette licence est à l'origine d'une situation de monopole légal.

De plus, l'autorité publique décide d'accorder plus ou moins de licence ce qui en plus du monopole réduit encore le nombre de détenteur du sésame, ce pouvoir permet de réguler le nombre taxis sur le marché. Sur ce point doctrine et jurisprudence paraissent émettre une objection similaire quant au facteur démographique, dans un rapport de la Commission pour la libération de la croissance française présidée par Jacques Attali<sup>154</sup>, un rapprochement est opéré entre l'augmentation de la population en Ile de France et le *numerus clausus* existant certes dans cette région mais aussi partout en France, ce lien l'Autorité de la concurrence l'avait déjà relevé lors de son examen du projet de décret portant sur la réservation préalable

---

154. Rapport de la Commission pour la libération de la croissance française présidée par Jacques Attali, La Documentation française, 2008

des VTC<sup>155</sup>, dans son communiqué de presse l'Autorité évoque le déséquilibre entre l'offre de transport avec chauffeur et la demande croissante surtout à certaines heures de la journée et semble applaudir l'arrivée des sociétés de VTC pour «*diversifier*» et «*rééquilibrer*» le marché du transport de particuliers. Cette décision date de 2013 pourtant encore aujourd'hui le monopole est encore bien présent, mais alors pourquoi cet acharnement à protéger le monopole, il semblerait effectivement que l'autorité public s'attache à défendre la rareté, c'est en tout cas le point de vue proposé par Richard DARBERA<sup>156</sup>. Dans son article il engage sa réflexion sur une notion économique bien connue, celle de la rareté du bien qui est produit et en conséquence augmente en augmente la valeur, cette réflexion semble effectivement pouvoir se rapprocher de la situation existant actuellement. L'autorité publique a connaissance du déséquilibre entre l'offre et la demande, mais ne fait rien pour éliminer cette distorsion et au contraire creuse le fossé en tentant d'ajouter des réglementations toujours plus restrictives et préjudiciable pour le consommateur, la loi Thévenoud avait par exemple pour projet de mettre en place un délai de 15 minutes entre la réservation de la course et la prise en charge du client, mais cette proposition a fait l'objet d'un avis contraire de l'Autorité de la concurrence<sup>157</sup> et n'a pas abouti.

En règle générale les monopoles sont mis en places pour des raisons diverses, ainsi un monopole peut être édicté par nécessité d'une bonne exploitation, pour des raisons fiscales<sup>158</sup> ou encore pour des motifs liés à l'ordre public.

En ce qui concerne le monopole des taxis les arguments invoqués pour justifier la mise en place d'une telle régulation tiennent aux éléments d'ordre public.

La liberté d'entreprendre en ce qui concerne les professions de chauffeur est doublement limitée, les conditions d'établissements sont soumises à un *numerus clausus*, et l'exercice est en partie soumis à un monopole qui limite également la libre concurrence. Les monopoles légaux ont pour effet de voir l'application du droit de la concurrence écarté sur un marché.

En ce qui concerne la profession de taxi un article réprime et sanctionne l'exercice illégal de la profession, l'article L. 3124-4 du Code des Transports puni d'une peine d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euro d'amende dès lors que leur auteur n'est titulaire ni (i) de l'autorisation de stationnement sur la voie publique en attente de clientèle, ni (ii) de la carte professionnelle en cours de validité de conducteur de taxi.

Les monopoles existent également en droit américain et sont au niveau fédéral définis par le XIIIe amendement réglementés par le Sherman Act, ce texte a été édifier pour lutter contre la mise en place de monopoles qui avaient un impact négatif sur la situation des petites entreprises mais également sur le marché. Pour équilibrer le marché et que ce dernier soit gouverner par la

---

155. Autorité de la concurrence, n 13-A-23, du 16 déc. 2013

156. Richard Darbéra. Rapport Attali : les craintes des taxis étaient-elles fondées ?. Transports, Editions techniques et économiques, 2008, pp.86-91

157. Voir note 126

158. L. VOGEL, Traité de droit des affaires, tome 1, éd. LGDJ, p. 95

libre concurrence le Congrès vote en 1890 la première loi anti-trust, le Sherman Act. Pourtant comme en France, si le gouvernement prône la libre concurrence, il est possible de s'apercevoir qu'en ce qui concerne les transports de particuliers l'effectivité de ce principe est encore bien loin de pouvoir être qualifiée de liberté, le contentieux entre les taxis et les chauffeurs particuliers est tout aussi fleurissant aux États-Unis qu'en France, les contestations des taxis ne sont d'ailleurs pas plus angéliques, et portent sur les mêmes points que dans l'hexagone<sup>159</sup>.

### 2.2.2 Les impératifs d'ordre public comme réponse constante au contentieux

L'ordre public plus précisément la sécurité est à partir du décret d'Allarde la référence favorites à toute limitation de la liberté d'entreprendre en matière de monopole des taxis.

Il semble effectivement compréhensible que les libertés soient encadrés, ne soient pas absolues dans le cas contraire il est possible d'imaginer que cela conduirait la société vers une mauvaise administration qui n'aurait *in fine* que pour effet de limiter la liberté tant individuelle que collective, une restriction est donc acceptable et nécessaire mais doit être justifiée.

Lorsque le Conseil constitutionnel évoque l'ordre public il se cantonne à la seule référence, en effet il pourrait être demandé à une des plus haute juridiction française un peu plus qu'une simple et brève référence textuelle pour limiter une liberté dont la société ne peut se passer pour évoluer. En comparaison l'arrêt du Conseil d'État de 1951<sup>160</sup> semble être plus précis, dans cette affaire un arrêté du maire de la ville de Montauban est annulé, la Cour conclut que cette réglementation de l'autorité publique est entachée d'excès de pouvoir, mais cette décision arrive à l'issue d'un raisonnement certes court mais non moins précis, qui permet de comprendre pourquoi le maire avait en prenant cet arrêté portait une atteinte excessive à la liberté du commerce et de l'industrie.

Dans un premier temps le juge constitutionnel dans le considérant 9<sup>161</sup> rappelle que l'article L. 3120-1 du Code des transports s'applique au cas d'espèce, et qu'en matière de transport routier de personnes à titre onéreux le législateur distingue deux marchés, l'un réservé aux taxis l'autre accessible tant aux taxis qu'aux VTC, et que ce dernier marché n'est pas accessible au VTC à cause des lois de police en matière de circulation.

Dans un second temps le juge énonce dans le considérant 13 tout ce à quoi l'exploitant de VTC a droit et que ces droits permettent de compenser le fait qu'une nouvelle fois pour des raisons liées à l'ordre public la limitation de la liberté d'entreprendre n'est pas disproportionnée et par conséquent que cette restriction n'est pas contraire à la Constitution.

---

159. Annexe III, interview de Rafael taxi à Boston, ce dernier conteste la présence de Uber et s'appuie aussi sur le droit de la concurrence

160. Conseil d'Etat, arrêt Daudignac n 00590 02551, du 22 juin 1951

161. De la décision de mai 2015 susmentionnée

Quant à la décision du Conseil d'État de 1951 portant sur la limitation de la liberté du commerce et de l'industrie relativement courte mais ne manquant pas de motivation, il est alors possible de remarquer que d'un côté le juge constitutionnel se contente de citer les textes, son analyse n'est pas portée sur la situation d'espèce, il fait seulement une application pure, simple et stricte de la règle de monopole mais ne motive pas sa décision.

Le monopole des taxis sur le marché de la maraude est également établi aux États-Unis, le droit de prendre en charge un client sur la voie publique est attaché à la licence, le *medallion* octroyé par l'autorité de police d'une ville permet aux seuls taxis de s'arrêter sur la voie publique.

Aux États-Unis comme en France le contentieux entre les taxis et les chauffeurs non-professionnels est fondé sur le droit de la concurrence, dans un arrêt de la District Court du Massachusetts datant de 2014 les demandeurs, la société Boston Cab Dispatch Inc s'opposent à Uber et argue que cette dernière société est coupable de concurrence déloyale et de publicité mensongère<sup>162</sup> s'appuyant sur le Lanham Act<sup>163</sup>. Le demandeur fait grief à la société Uber d'exercer illégalement la profession de taxi et ainsi de concurrencer son marché sans avoir l'autorisation du département de police, les taxis arguent que leur situation est injuste du fait que leur profession est encadrée par le respect de la règle 403 qui correspond aux règles de régulation édictés par la ville de Boston et dont effectivité doit être garantie avec le concours du service qui veille à la régulation, Hackney Carriages.

La société Boston Cab se fonde également sur la règle 403 et reproche à Uber de créer volontairement une confusion dans l'esprit du consommateur quant à la couleur des voitures de leur service, ce qui n'est pas sans rappeler le contentieux français en 2013 avant que le gouvernement ne prenne des mesures concernant la distinction entre les véhicules de taxi et les VTC, la Loi Thévenoud de 2014 a renforcé la différenciation.

---

162. U.S. District Court, D. Massachusetts, Boston Cab Dispatch v. Uber Technologies, n 13-10769, du 27 mars 2014

163. Lanham Act, title 15, chapter 22 U.S.C., du 5 juil. 1947

# Chapitre 3

## Le marché de la réservation préalable

### 3.1 Régime applicable au marché de la réservation préalable

#### 3.1.1 Le marché de la réservation préalable

La réservation préalable consiste pour l'exploitant de véhicule de transport à être mis à la disposition d'un client ayant commandé une course hors de la voie publique, ou si cette commande est passée sur la voie publique elle a été fait *via* un téléphone.

Le marché de la réservation préalable est accessible aux exploitants de taxis et aux VTC dans les mêmes conditions, mais la loi Thévenoud de 2014 a tenté de modifier les conditions de mise en œuvre de la réservation préalable pour les VTC seulement en les obligeant à respecter un délai de quinze minutes entre la commande du client et sa prise en charge.

Le ministre de l'Economie et des finances a saisi l'Autorité de la concurrence d'une demande d'avis concernant le marché de la réservation préalable, l'Autorité s'exprimera sur la volonté de mettre en place un délai de quinze minute pour la réservation de VTC.

La réflexion de l'Autorité de la concurrence est axé sur deux points, d'une part la création d'une «*distorsion de concurrence sur le marché de la réservation préalable*»<sup>164</sup> lors de la mise en place de ce délai, d'autre part la discrimination que ce délai peut créer entre les acteurs de ce marché.

Dans un premier temps l'Autorité évoque la une distorsion de la concurrence sur le marché de la réservation préalable, le raisonnement selon lequel l'activité des VTC souffrirait de la mise en place d'un délai de quinze minutes entre la réception de la commande et la prise en charge du client semble effectivement pertinent.

---

164. Autorité de la concurrence, n 13-A23, du 16 déc. 2013



L'activité en matière de réservation préalable est scindé en deux, d'un côté la prise en charge immédiate après la commande, par immédiat il est possible de déduire que lorsque le client aura commandé sa course le chauffeur se dirigera vers le lieu de prise en charge, le temps s'écoulant entre la commande et la prise en charge étant censé être le plus court possible, il peut être qualifié d'immédiat. La seconde activité en matière de réservation préalable concerne la réservation d'une course à une date et une heure précise, dans ce cas le délai entre la commande du client et le moment de prise en charge peut-être plus ou moins long.

En ajoutant un délai de quinze minutes la loi Thévenoud ne s'occupe de la restriction que d'une activité, celle de la réservation préalable pour une course immédiate, l'Autorité a entrepris une analyse concurrentielle de la situation estimant d'après les chiffres communiqués par les différentes sociétés de VTC que le manque à gagner serait de 10 à 20% si jamais le délai devait être mise en place. Ces pertes seraient directement liées au temps d'attente entre la commande et la prise en charge, en effet le chauffeur en attendant plus longtemps ne pourrait pas effectuer autant de course qu'initialement sans délai.

Le raisonnement ne s'attache pas qu'à la perte subi par les chauffeurs ou encore Uber, même si l'Autorité souligne la faculté du consommateur à adapter son comportement en cas de nouvelle réglementation, la juridiction spécialisée note tout de même que le nombre de course par jour diminuée par le temps d'attente conduira à l'augmentation du prix de la course pour tenter de minimiser les pertes, et cette augmentation du prix sera subi par le client.

L'analyse concurrentielle se poursuit et il apparaît ce qui pourrait-être qualifié d'une inégalité entre les sociétés de taxi et les sociétés de VTC, en effet, la clientèle affaires en l'espèce l'exemple donné est le client d'un hôtel ou restaurant qui demande la réservation d'une voiture avec chauffeur pour une course immédiate va attendre de celle-ci une arrivée rapide, l'hôtel ou le restaurant est alors confronté à deux solutions. La première est le choix d'une société qui est une centrale de réservation de taxis, cette société ne se voit pas concernée par le délai de quinze minute seulement applicable aux VTC et va donc pouvoir envoyer un chauffeur dès réception de la commande, la seconde solution est le choix d'une société de VTC mais avec ce délai leur réactivité faisant l'objet d'une limitation légale, il ne pourront plus être compétitifs et le marché reviendra aux taxis.

Sur ce premier point l'Autorité de la concurrence conclut que malgré la distorsion de concurrence subi par les taxis due à une tarification strictement encadré contrairement à celle applicable aux VTC, il ne paraît pas justifier de vouloir affecter l'activité de VTC en mettant en place un délai qui ne vise qu'à pénaliser cette profession, et qui aura pour effet de pénaliser le consommateur faisant le choix de réserver un VTC.

Concernant le second point de l'avis tenant à la discrimination créée par le projet de décret ce dernier énonce deux dérogations, le délai ne sera pas applicable aux réservations faites par les hôtels haut de gamme et très au de gamme, les réservations effectuées par l'organisateur d'un salon professionnel entrant dans le champ de compétence de l'article L. 762-2 du Code

de commerce ne sont pas non plus concernés par l'attente. Selon l'Autorité de la concurrence l'élément discriminant se trouve dans le fait que les hôtels et salons professionnels disposant d'un service de voiturier ou parking se verront dispensés d'application du délai d'attente, *a contrario* les mêmes opérateurs ne disposant pas de ces services se verront obligés d'attendre que le délai de quinze minutes s'écoule, le gouvernement justifie cette différence de traitement en invoquant les objectifs d'ordre public et de fluidité de la circulation, qui avec un service de voiturier ou parking permettrait de réduire le risque d'embouteillage.

Il semble par ailleurs possible d'avoir une vision plus extensive des discriminations, n'est-il pas discriminant pour le client de l'hôtel lambda de devoir attendre quinze minutes pour être pris en charge par le VTC alors que le client d'un hôtel haut de gamme disposera d'un véhicule promptement. L'Autorité de la concurrence n'évoque pas ce point mais il aurait semblé intéressant d'analyser cette différence de traitement subi par le consommateur.

Malgré un avis contraire de l'Autorité de la concurrence le décret fut voté et est entré en vigueur le 27 décembre 2013, mais une décision du Conseil d'État sur requête de plusieurs sociétés de transports avec chauffeur annule ce décret le 17 décembre 2014<sup>165</sup>.

### 3.1.2 Les acteurs de la mise en concurrence

Le marché de la réservation préalable met en concurrence les taxis et les VTC, cette activité est soumise aux règles de la libre concurrence, plusieurs acteurs entrent alors en jeu, il y a les chauffeurs de taxis de même que les chauffeurs de VTC, et leur sociétés qui les mettent en relations avec le client, ce sont les intermédiaires.

Lorsqu'un client souhaite commander un taxi il dispose de plusieurs moyens, il peut aller sur la voie publique et faire signe à un taxi c'est la maraude qui a fait l'objet d'une étude dans le présent travail, le client peut aussi appeler une centrale de taxi et réserver une course ou encore réserver sur une application mobile qui le met en relation avec le client.

L'application mobile permettant de réserver une course n'est pas une avancée technique pouvant être imputable aux sociétés de taxi, c'est en fait la société Uber qui est à l'origine de cette innovation. Ce support mobile maintenant également utilisé par les taxis a fait l'objet d'un contentieux, les fédérations de taxi lui reprochaient d'informer le client tant de sa disponibilité que de sa localisation, ces notions sont à définir afin de mieux comprendre l'enjeu de cette contestation.

La disponibilité du VTC correspond au fait que le chauffeur n'est pas en train d'effectuer une course et est libre pour accepter une course, il faut cependant apporter une précision quant à cette disponibilité, en effet le service UberPool permet de partager une course, c'est à dire que des clients qui souhaitent aller vers un même lieu et qui réservent à proximité l'un de l'autre

---

165. Conseil d'État, n 374525, 374553, du 17 déc. 2014

au même instant sont susceptibles de se retrouver dans le même véhicule. La disponibilité est donc une notion qui est en mesure de se dilater en fonction du choix des clients, ce dernier ne peut refuser de partager la course lorsqu'il a choisi le service UberPool.

Concernant la localisation, il s'agit tout simplement de lieu géographique dans lequel se trouve le chauffeur, ce qui pose problème aux requérant n'est pas l'une ou l'autre des informations mais le cumul des deux informations, la complémentarité de ces deux notions se rapproche effectivement de la maraude.

La maraude est le fait pour un taxi de circuler à vide en quête d'un client, le chauffeur manifeste sa disponibilité par l'enseigne placée au dessus du taxi si aucun des voyants n'est allumé le taxi est donc libre, disponible pour s'arrêter sur un point géographique précis et prendre en charge un client, les indications de disponibilité et localisation sur l'application mobile ne seraient que la version 2.0 de la maraude. Cette pratique nommée maraude électronique entre selon les fédérations de taxis dans le champ du monopole qui leur est réservé, c'est également l'avis qui ressort de la Loi Thévenoud qui avait ajouté un nouvel article au Code des transports interdisant la pratique de la maraude électronique <sup>166</sup>.

Le Conseil d'État a dans un arrêt de mars 2016 annulé le nouvel article sans pour autant donné raison à la société Uber quant aux fonctions de son applications mais en se fondant sur la directive européenne de 1998 <sup>167</sup> qui prévoit une procédure lorsqu'un État souhaite créer de nouvelles normes ou modifier les anciennes, en matière de service de la société de l'information. Ces griefs tirés de plusieurs décisions, dont une décision QPC de mai 2015 <sup>168</sup> montrent à quel point la réglementation est précise en matière de transport de particulier, la maraude électronique paraît être entre la maraude et la réservation préalable, en effet le client se connectant sur l'application Uber est disposé à prendre un VTC et à le commander directement il importe peu que ce dernier se trouve sous ses yeux ou à trois rues, mais il semblerait que les taxis et le gouvernement gardent l'espoir que l'acte de commande sur l'application Uber ne soit réalisé que si le client ne se trouve pas face à un taxi. Or sur ce point précis l'Autorité de la concurrence a déjà averti l'autorité publique que l'offre de taxi était insuffisante en Ile-de-France, selon la maxime l'espoir fait vivre, mais il n'en reste pas moins que le sort des taxis reste entre les mains de l'autorité publique qui ne cesse de durcir la réglementation en la matière, sans pour autant ralentir efficacement la progression de la société.

La société Uber est née aux États-Unis, les contestations portent sur la maraude mais actuellement les fonctions de disponibilité et localisation de application ne semble pas faire l'objet d'un contentieux. Le droit américain, et plus précisément le droit applicable dans la ville de Boston est précis, seul les taxis ont le droit de prendre en charge un client sur la voie publique et de stationner aux bornes de taxis, tant en ville que dans les gares et aéroports <sup>169</sup>,

---

166. Article L. 3120-2 du Code des transports

167. Parlement européen, directive 98-34-CE, du 22 juin 1998

168. Conseil constitutionnel, QPC n 2015-468-469-472, du 22 mai 2015

169. Source, Rapport d'une étude commandée par la mairie de Boston, 2013

mais rien n'est précisé quant au fait de circuler sur la voie ouverte au public sans disposer d'une réservation préalable. De plus, l'application américaine permet de réserver un Uber qui est en fin de course à proximité et qui viendra chercher le nouveau client lorsque sa course sera terminée, le marché de la réservation préalable de voiture avec chauffeur est donc relativement large aux États-Unis puisque le non-professionnel peut, avec une simple inscription sur le site de Uber, prendre en charge des clients.

## 3.2 Ordre public économique et partage de marché

### 3.2.1 L'ordre public économique

L'ordre public, économique ou non a pour fonction de limiter l'exercice des libertés que détient le citoyen, l'objectif de cette notion est simple à comprendre l'ordre public a pour but de garantir le bon fonctionnement de la société dans sa sphère publique, quoique ce point a pu être contesté notamment en raison d'un ajout fait par le Conseil d'État en 1995<sup>170</sup> à la liste des composantes de l'ordre publique, le respect de la dignité de la personne humaine. Il est en effet possible de considérer que la dignité de la personne est une affaire privée qui ne doit pas faire l'objet d'une immixtion de la part de l'autorité publique, cette doctrine correspond à la conception subjective de la dignité. Mais une seconde doctrine vient concurrencer la première, c'est une conception objective permettant d'affirmer que la personne ne dispose pas de la dignité puisque celle-ci n'est pas attachée à sa personne mais à l'humanité, c'est la conclusion à laquelle est arrivée le juge administratif dans l'arrêt de 1995, la dignité, la salubrité, la sécurité et la tranquillité sont donc des affaires qui concernent l'autorité publique qui a le pouvoir de légiférer en la matière.

Pour comprendre à quoi s'intéresse l'ordre public économique il faut faire une transposition qui se situera entre le droit et l'économie, cette notion a en effet pour but de veiller au bon fonctionnement du marché<sup>171</sup>. Une remarque paraît pertinente, «bon fonctionnement du marché» et non «des» marchés, cela permet de comprendre qu'il n'y a pas un ordre public économique mais plusieurs s'attachant à chacun des marchés.

Le Conseil constitutionnel énonce que sans l'ordre public l'exercice des libertés ne peut être garanti<sup>172</sup> sera transformé en objectifs permettant d'assurer loyauté et égalité en matière de relations économiques, menant à la multiplication de réglementations qui aboutiront à la restriction de la liberté en matière de droit économique<sup>173</sup>.

Il faut isoler les composantes de l'ordre public économique, les jurisprudences du Conseil

---

170. Conseil d'État, arrêt Morsang-sur-Orge, du 27 octobre 1995

171. T. PEZ, l'ordre public économique, Les nouveaux cahiers du Conseil constitutionnel, n 59, 2015

172. Conseil constitutionnel, décision n 85-187 DC, du 27 janv. 1985

173. LexisNexis, Libertés professionnelles et liberté d'entreprise, fascicule n 1340, du 22 juin 2007

constitutionnel<sup>174</sup> et du Conseil d'État<sup>175</sup> s'accordent à dire que le fonctionnement concurrentiel du marché est l'une de ses composantes, mais la plus haute juridiction administrative de France va plus loin et énonce que non seulement le marché doit être concurrentiel mais il doit y avoir en plus de cela une concurrence suffisante. La concurrence suffisante est le minimum requis pour assurer le bon fonctionnement des marchés sans que la concurrence n'est besoin d'être parfaite.

Néanmoins, dans ses décisions relatives à la liberté d'entreprendre le Conseil constitutionnel procède à une conciliation relativement formelle de la liberté d'entreprendre avec d'autres impératifs à valeur constitutionnelle. Ceci explique le caractère relativement indéterminé de la notion d'ordre public économique en droit français.

L'Autorité de la concurrence ajoute dans un avis datant de 2008 que «*des pratiques ayant causé un dommage à l'économie en raison d'entraves au libre jeu de la concurrence et de l'atteinte qui en a résulté pour l'ordre public économique*»<sup>176</sup>, ici apparaît très clairement une nouvelle préoccupation économique, qui est «*l'entrave au libre jeu de la concurrence*».

L'ordre public économique est une notion qui a pour source l'ordre public, il semble cohérent que les composantes de ce dernier entrent dans le contenu de l'ordre public économique, sont alors ajoutés les quatre piliers qui sont la salubrité, la tranquillité, la sécurité et le respect de la dignité de la personne humaine.

Il est nécessaire pour compléter cette réflexion de faire se rencontrer les règles d'ordre public économique et le cas de la société Uber en évoquant une nouvelle fois l'avis de l'Autorité de la concurrence<sup>177</sup> qui en analysant l'activité de transport de particuliers conclu que dans certaines zones fortement urbanisées comme à Paris et sur la Côte d'Azur, le prix des licences à la revente est «*très supérieur à la moyenne nationale*, et en déduit que le *numerus clausus* mis en place par les autorités publiques est trop bas pour faire face à la demande qui souffre de ce manque.

Sachant que l'ambition de l'ordre public économique est le bon fonctionnement des marchés, comment se fait-il que ce marché du transport de personnes ne soit pas mieux régulé, cette question pourrait-être posée non seulement à l'autorité publique française mais également à celles qui sont responsables de la régulation aux États-Unis, pour la ville de Boston par exemple c'est Hackney Unit, l'étude de la ville fait état en 2013 que Boston est en manque de taxi, pour cela l'institut conseille d'augmenter le nombre de taxis mais également de mieux encadrer les règles applicables aux transports commercial de personne, notamment la création de licence particulières<sup>178</sup>, sur ce point précis rien n'a été fait depuis. En effet, aucune licence n'a été

---

174. Conseil constitutionnel, n 2013-13, du 1er oct. 2013

175. Conseil d'État, n 353856, du 21 déc. 2012

176. Autorité de la concurrence, n 08-D-29, du 3 déc. 2008

177. Autorité de la concurrence, n 13-A-23, du 16 déc. 2013

178. Source, Rapport d'une étude commandée par la mairie de Boston, 2013 «*The City should create a new class of licenses for Transportation Network Companies (TNCs)*», defined as companies or organizations that

mise en place pour les véhicules de «livrée», les chauffeurs exercent toujours en tant que non-professionnels, en revanche, Uber a adapté son application et met en relation les clients avec des UberTaxi lorsque le client choisi ce service, ces chauffeurs alternent leur activité entre taxi et Uber mais les partenariats sont encore rares.

### 3.2.2 L'ouverture de l'activité de transport de particuliers

A partir de la notion d'ordre public économique il est possible de raisonner sur le conflit Uber contre les taxis, en abordant la notion de loyauté de la concurrence un constat apparaît, en ne respectant pas l'actuel monopole légal conféré aux taxis sur le marché de la maraude Uber se voit reprocher des faits de concurrence déloyale, ou encore de fraude<sup>179</sup> quant à l'exercice illégal de la profession de taxi, ces griefs pourraient paraître justifiés en l'état de la législation existante, le monopole légal étant une règle indiscutable si l'angle d'étude se fonde exclusivement sur les fondements textuels. Cependant, loi et société doivent se compléter, la société fait évoluer les lois mais la loi peut également faire évoluer la société, si le raisonnement s'arrête à la loyauté, il semble que la société Uber soit en mauvaise place pour se voir accorder plus de droit, en ajoutant la notion de d'égalité il semble possible de faire évoluer la situation.

L'égalité peut amener à penser que le simple fait de restreindre l'accès à un marché pour plusieurs entreprises souhaitant s'établir et exercer la même activité contrevient au principe d'égalité, les taxis ont accès aux deux marchés existants en matière de transport de particuliers alors que les VTC ne peuvent exercer leur activité que sur un seul, pour justifier cette différence de traitement le législateur, les juges se fondent sur un seul argument qui est l'ordre public plus précisément la sécurité publique et les impératifs liés à la fluidité de la circulation.

Ce que l'on peut qualifier de début de justification s'arrête pourtant dans la suite des décisions, il n'y a pas à l'heure actuelle d'étude, d'analyse qui montrent que cette justification d'ordre public est correcte et légitime.

Les seules analyses réalisées sont celles de l'Autorité de la concurrence qui énonce que l'offre de taxi est insuffisante à certaines heures de la journée à Paris, et que l'apport des VTC plus précisément Uber puisqu'il est le leader sur le marché est «*un facteur de dynamisation de la concurrence*»<sup>180</sup> parce qu'il augmente l'offre globale de voiture de transports.

La mission de l'ordre public économique est de veiller au bon fonctionnement du marché, en ce qui concerne le marché du transport de particulier il semble exister une discordance l'optimisation du marché et la restriction de l'activité des sociétés de VTC.

---

*provide transportation services using an online-enabled platform to connect customers with licensed taxi drivers, licensed livery vehicle drivers, or drivers using their personal, non-commercial vehicles. These companies serve a market and provide services that many passengers value. But, the public and drivers need some measure of protection to ensure minimal standards of safety, accountability, and fair dealing.»*

179. Autorité de la concurrence, n 13-A-23, du 16 déc. 2013

180. Autorité de la concurrence, n 13-A-23, du 16 déc. 2013, point 121

L'ouverture complète du marché de transport de particuliers à la concurrence aurait des effets sur le consommateur, l'Autorité précise dans son avis susmentionné que l'existence sur le marché de deux types d'acteurs, taxi et VTC serait bénéfique au consommateur qui verrait ainsi son panel de choix augmenté tant en terme de prix qu'en terme de service.

L'ambition d'un marché ouvert à concurrence est clairement exposé dans les griefs de la société Uber mais également dans la doctrine, par exemple le rapport Attali plaide en faveur de l'ouverture à la concurrence des professions réglementées<sup>181</sup>.

---

181. Rapport de la Commission pour la libération de la croissance française présidée par Jacques Attali, La Documentation française, 2008, p. 17

# Conclusion



Le marché de la réservation préalable est ouvert à concurrence en France comme aux États-Unis, permettant à Uber de se développer à grande vitesse et d'innover régulièrement en ajoutant d'autres services disponibles sur l'application, récemment la société a lancé une nouvelle activité à Paris

Le service UberEats permet à un client de commander à déjeuner dans un restaurant partenaire et de se le faire livrer par un chauffeur Uber en peu de temps. Le nouveau service fonctionne bien puisque la livraison était initialement offerte, mais depuis quelques semaines les clients se voient facturer deux euro supplémentaires pour la livraison, l'entrée sur le marché de ce nouveau service élargi encore les possibilités de contestations, et laisse peu de place quant à l'hypothèse d'une nouvelle assignation en justice, peut-être de la part des sociétés utilisant des applications qui mettent en relation le restaurant et le client, mais effectuant la livraison du déjeuner.

Il ne fait aucun doute que le contentieux existant entre la société Uber et les taxis, pour aller plus loin entre Uber et le gouvernement, n'est pas encore réglé. En effet, Uber vient de faire appel du jugement du Tribunal correctionnel de Paris du 9 juin 2016 le condamnant à 800 000 euro d'amende pour son service UberPop.

Quant à savoir jusqu'où le protectionnisme figé du gouvernement envers les taxis ira, la question reste en suspend mais la réponse pourrait être trouvée en soumettant la situation existante à une analyse concurrentielle mais aussi une enquête visant à connaître les éventuelles répercussions sur la circulation en ville, puisque l'ordre public semble être au cœur des préoccupations.

# Bibliographie

- T. HOBBS, Léviathan, troisième partie, p. 186
- M. PARMENTIER, Hobbes et le libéralisme, Cahiers philosophiques n116, 2008-4
- P. MANENT, Histoire intellectuelle du libéralisme, p. 77
- T. HOBBS, Éléments de la loi naturelle et politique, p. 330-331
- R. CANTILLON, Essai sur la nature et le commerce en général, partie I chapitre 13, 1755
- Kevin S. MARSHALL, Free Enterprise and the Rule of Law : The Political Economy of Executive Discretion (Efficiency Implications of Regulatory Enforcement Strategies), 1 Wm. Mary Bus. L. Rev. 235 (2010), p. 258
- J-B. SAY, Traité d'économie politique, Economica, premier tome, p. 80
- B. CONSTANT, De l'esprit de conquête
- D. BOSCO, C. PRIETO, Droit européen de la concurrence : Ententes et abus de position dominante, section 1, point 3, Primento, 2013
- H. DEFALVARD, Les nouvelles servitudes au miroir de la psychanalyse et de l'économie politique, La revue lacanienne, 2008-2 n 2, p. 49
- G. MINART, Aspects pratiques et théoriques de l'entrepreneur dans la vie et l'oeuvre de Jean-Baptiste Say, Innovation, 2014-3 n 45, p. 226
- J. LOCKE, Traité du gouvernement civil, 1690
- G. CORNU, Vocabulaire juridique, liberté, éd. Puf, 2007
- J-F. RENUCCI, Traité de droit européen des droits de l'homme, éd. L.G.D.J, 2007
- L. HENKIN, Les droits économiques dans la Constitution américaine, Revue internationale de droit comparé, Vol. 45 n 2, avril-juin 1993. p. 424.
- E. ZOLLER, Grands arrêts de la Cour suprême des États-Unis, éd. PUF, 2000, p. 237
- H. HOVENKAMP, Enterprise and American Law, 1836-1937, The economic fourteenth amendment, Harvard University Press, 1991, p. 93
- W. D. ARAIZA, M. I. MEDINA, Constitutional law : cases, history, and practice, 4<sup>e</sup> éd., LexisNexis, p. 697
- P. J. GALIE, State Courts and Economic Rights, 496 Annals, p. 81 (1988)
- Colin ROBINSON ed., Liberty Fund, Inc. 2005

J-P. POTIER, Espoirs et dangers du «régime industriel et commercial»de l'humanité selon Léon Walras, Innovations 2014-3, n 43

P. DELVOLVE, Les entreprises publiques et le droit de la concurrence, Cahiers des sciences morales et politiques, PUF, 2001, p. 51-72

F. PICOD, Droit de l'Union européenne des droits de l'homme et des libertés fondamentales, jurisclasseur n 120, LexisNexis, 2007, p. 37

S. NICINSKI, Droit public des affaires, éd. Montchrestien 2009

Revue juris tourisme, n 165 p. 6, 2014

Bréviaire des libertés fondamentales, pré-barreau 2015, p. 333

L. VOGEL, Traité de droit des affaires, tome 1, éd. LGDJ, p. 95

Richard DARBÉRA. Rapport Attali : les craintes des taxis étaient-elles fondées ?. Transports, Editions techniques et économiques, 2008, pp.86-91.

T. PEZ, l'ordre public économique, Les nouveaux cahiers du Conseil constitutionnel, n 59, 2015

### **Codes et Constitutions en droit français**

Constitution de 1958

Code de commerce

Code des transports

Code la voirie routière

Code général des collectivités territoriales

### **Codes et Constitutions en droit américain**

U.S. Constitution

Bill of right

U.S. Code

### **Textes de Loi américain**

Sherman Antitrust Act

Lanham Act

Texas Free Enterprise and Antitrust Act of 1983

North Caroline General Statutes

### **Déclaration en droit français**

Déclaration des droits de l'homme et du citoyen 1789

### **Textes européens et internationaux**

Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne 2000

Charte sociale européenne, Conseil de l'Europe, du 18 oct. 1961

Convention européenne des droits de l'homme

Directive de la Commission n 88-301 sur l'ouverture a la concurrence des équipements terminaux, du 16 mai 1988

Pacte international des droits économiques, sociaux et culturels, du 16 décembre 1966

Résolution du Parlement européen du 7 février 2013 contenant des recommandations à la Commission sur la gouvernance du marché unique (2012-2260(INL))

Traité de Rome, 1957

Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne

### **Jurisprudences françaises**

Autorité de la concurrence, n 08-D-29, du 3 déc. 2008

Autorité de la concurrence, avis n 13-A-23, du 16 déc. 2013

Conseil constitutionnel, Loi relative a certains ouvrages reliant les voies nationales ou départementales, du 12 juil. 1979

Conseil constitutionnel, décision loi de nationalisation, n 81-132, du 16 janv. 1982

Conseil constitutionnel, décision n 85-187 DC, du 27 janv. 1985

Conseil constitutionnel, décision n 93-325, du 13 août 1993

Conseil constitutionnel, décision n 98-401 DC, du 10 juin 1998

Conseil constitutionnel, décision, n 99-423 DC, du 13 janv. 2000

Conseil constitutionnel, décision n 2000-433 DC, du 27 juil. 2000

Conseil constitutionnel, décision Zeturf limited, n 2010-73 QPC du 3 déc. 2010

Conseil constitutionnel, décision n 2012-651, du 22 mars 2012

Conseil constitutionnel, décision Établissements Bargibant S.A. n 2012-258 QPC du 22 juin 2012

Conseil constitutionnel, décision Storms QPC n 2012-285 du 30 nov. 2012

Conseil constitutionnel, n 2013-13, du 1er oct. 2013

Conseil constitutionnel, décision QPC n 2014-422 du 17 oct. 2014

Conseil constitutionnel, décision Uber QPC n 2015-468-469-472 du 22 mai 2015, Uberpop n 2015-484 du 22 sept. 2015

Conseil constitutionnel, QPC n 2015-516, du 15 janv. 2016

Cour de cassation, arrêt n 15-40.012, du 23 juin 2015

Conseil d'État, Société des autobus antibois n 99532 , du 29 janv. 1932

Conseil d'État, arrêt Daudignac n 00590 02551, du 22 juin 1951

Conseil d'État, Ordonnance n 86-1243, relative à la liberté des prix et de la concurrence, du 1 déc. 1986

Conseil d'État, Syndicat départemental des artisans des taxis du Bas-Rhin, du 16 juin 1993

Conseil d'État, arrêt Morsang-sur-Orge, du 27 octobre 1995

Conseil d'État, n 353856, du 21 déc. 2012

Conseil d'État, n 374525, 374553, du 17 déc. 2014

Conseil d'État, n 388213, 388343, 388357, du 9 mars 2016

### **Jurisprudences européennes**

Cour européenne des droits de l'homme, Pancenko v. Latvia, du 28 oct 1998

Cour européenne des droits de l'homme, Ozpinar contre Turquie, du 19 oct. 2010

Cour de justice des Communautés européennes, Nold c/ Commission des Communautés européennes n 4-73, du 14 mai 1974

Cour de justice de des Communautés européennes, n 2-72, du 21 juin 1974

Cour de justice des Communautés européennes, Abdhu n 240-83, du 7 fevr. 1985

Cour de justice des Communautés européennes, affaires jointes C-143-88 et C-92-89, du 21 fevr. 1991, points 72 à 76

Cour de justice des Communautés européennes, Gebhard n C-55-95, du 30 nov. 1995

Cour de justice des Communautés européennes, affaires jointes Espagne et Finlande c/ Parlement européenne et Conseil de l'Union européenne C-184-02 et C-223-02, du 9 sept. 2004,

point n 60

### **Jurisprudences américaines**

U.S. District Court, D. Massachusetts, Boston Cab Dispatch v. Uber Technologies, n 13-10769, du 27 mars 2014

U.S. Supreme Court, Corfield v. Coryell , Case 546, n. 3,230, 1823

U.S. Supreme Court, Paul v. Virginia, 75 U.S. 168, 1869

U.S. Supreme Court, The Slaughterhouse Cases 83 U.S. 36, 1873

U.S. Supreme Court, Civil Rights Cases 109 U.S. 3, 1883

U.S. Supreme Court, Kidd v. Pearson 128 U.S. 1, 1888

U.S. Supreme Court, United-States v. E. C. Knight Co. 156 U.S. 1 n 675, du 21 janv. 1895

U.S. Supreme Court, Allgeyer v. Louisiana, 165 U.S. 578, 589, 1897

U.S. Supreme Court, Lochner v. New-York 198 U.S. 45 n 292, du 17 avr. 1905

U.S. Supreme Court, Williamson v. Lee Optical of Oklahoma Inc, 348 U.S. 483 n 184, du 28 mars 1955

U.S. Supreme Court, Shapiro versus Thompson, 394 U.S. 618, 1969

### **Sites Internet français**

<http://www.autoritedelaconcurrence.fr/>

<http://www.conseil-constitutionnel.fr/>

<http://www.conseil-etat.fr/>

<https://www.courdecassation.fr/>

<http://www.echr.coe.int/>

<https://www.service-public.fr>

<https://www.legifrance.gouv.fr>

<http://www.fndt.fr/>

<http://www.economie.gouv.fr/>

<http://www.entreprises.gouv.fr/>

<http://www.lemonde.fr>

### **Sites Internet américains**

<http://uberlawsuit.com/>

<https://www.uber.com/cities/boston/>

<http://www.cityofboston.gov/>

<http://bpdnews.com/hackney-carriage-unit/>

### **Indexe des abréviations**

CEDH : Cour européenne des droits de l'homme

CEE : Communauté économique européenne

CNIL : Commission nationale de l'informatique et des libertés

DDHC : Déclaration des droits de l'homme et du citoyen

DGCCRF : Direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes

DGE : Direction générale des entreprises

ONU : Organisation des nations unies

UE : Union européenne

VTC : Voiture de tourisme avec chauffeur

QPC : Question prioritaire de constitutionnalité

# Annexes



# ANNEXE I

Avocats au barreau de Paris – Conseils des fédérations de taxis

A titre liminaire, l'auteur souhaite préciser que Maître Moati et Maître Ruiz ont répondu à ce questionnaire à titre personnel et non en tant qu'avocat collaborateur au cabinet Veil-Jourde.

## **1. La liberté d'entreprendre est une notion clé dans l'affaire Uber, qu'est-ce que cette liberté évoque selon vous ?**

La liberté d'entreprendre est comme toute liberté soumise à des limites, elles garantissent elles-mêmes l'existence de cette liberté qui n'existe que parce qu'il y a des règles de concurrence à respecter.

Si il y a bien un point à prendre en compte dans la réglementation et les limites fixées à toutes les libertés c'est l'espace dédié à la libre concurrence, en nuisant à la concurrence on dépasse les limites. Le conflit Uber/taxi est un franchissement de la ligne, Uber est actif sur un marché qui n'est pas censé être le sien, au départ en se plaçant au dessus des taxis grâce à une avancée technologique, une application puis en s'infiltrant sur le marché de la maraude.

Aujourd'hui, la loi prévoit que la maraude est un monopole réservé aux taxis, théoriquement les VTC devraient fonctionner seulement en réservation préalable puis retourner à la base à la fin de la course, mais cela n'est pas le cas Uber permet le maraudage à l'aide de son application.

## **2. De quoi Uber se rend coupable ?**

Cette société se rend coupable de complicité d'exercice illégal de la profession de taxi, mais également de concurrence déloyale, en allant plus loin nous pouvons même dire que Uber a créé une concurrence illégale, en s'infiltrant sur le marché de la maraude alors même que cette société connaissait les règles applicables en France.

## **3. Qu'avez vous pensé de la décision QPC du Conseil constitutionnel en date du 22 mai 2015 portant sur la société Uber ?**

La décision est contreproductive, le Conseil considère que le système de rémunération de taxi avec le tarif horokilométrique ne doit pas être réservé aux seuls taxis, pour une concurrence loyale le Conseil change le système et permet aux VTC d'appliquer ce tarif.

Mais il n'en reste que les VTC peuvent appliquer une méthode de tarification plus libérale que les taxis qui voient leurs tarifs très encadrés.

Pour une concurrence loyale il faudrait selon moi soit tout réglementer, dans ce cas les tarifs des VTC seraient également encadrés par décret, soit tout déréglementer mais il faut surtout permettre aux taxis de faire face à cette nouvelle concurrence.

Actuellement la législation en vigueur ne permet pas une concurrence loyale entre taxis et VTC.

#### **4. Qu'est-ce qui justifie le monopole des taxis concernant le marché de la maraude ?**

Si nous étions dans un monde idéal tous les monopoles seraient abolis pour avoir un marché totalement concurrentiel et une économie de marché sans limite.

Le monopole des taxis existe pour offrir un service au consommateur, cependant selon moi plus grand chose ne justifie ce monopole, nous pourrions imaginer une application qui permettrait de réserver VTC ou taxi l'un ou l'autre. Mais le protectionnisme des taxis dans les des années 70 a été entretenu par un lobby, si la profession de taxi devait être créée aujourd'hui cela ne serait sûrement pas fait pareil.

En effet, la législation applicable aux taxis ne correspond plus au marché actuel mais cela ne veut pas dire que nous pouvons nous en défaire aussi facilement.

#### **5. Pensez-vous que les taxis et la société Uber soient en concurrence ?**

Non les taxis et Uber ne seraient pas en concurrence si les règles étaient respectées par cette dernière société.

#### **6. Souhaitez-vous apporter d'autres réactions ?**

Au sujet de la plateforme mobile, la société Uber n'est pas censée accéder au marché de la maraude mais l'application en elle-même le permet, de part le fait qu'elle informe le client de la localisation et de la disponibilité du chauffeur.

Au delà de cela se pose le problème de la localisation de personnes qui ne sont pas employés par la société, en effet Uber n'emploie pas ces chauffeurs mais est en mesure de dire précisément où ils se trouvent alors que cette géolocalisation devrait faire l'objet d'une autorisation auprès de la CNIL.

On ne pense pas à certaines conséquences, à force de violer les règles nous nous dirigeons vers une guerre des prix, à force de baisser les prix le service sera de moins en moins qualitatif.

Sur la situation des chauffeurs, ces derniers ont fait des business plan sur admettons dix années un prix de base moyen de dix euro pour une course, mais Uber n'étant pas encadré le prix peut changer du jour au lendemain et passer à sept euro, l'activité ne peut pas être pérenne.

## **ANNEXE II**

Steve, Boston, chauffeur UberX depuis 2014

A titre liminaire l'auteur souhaite préciser qu'elle a essayé de contacter directement la société Uber, ainsi que ses avocats français mais n'a reçu aucune réponse, l'interview ci-dessous a été lors d'une course.

#### **1. Avez-vous besoin d'un permis spécial pour exercer en tant que UberX ?**

Non, je n'ai pas besoin de permis spécial pour exercer, à part le permis de conduire, mais pour être chauffeur Uber il faut avoir 21 ans.

J'ai juste eu à m'inscrire sur le site de Uber, j'ai rempli un formulaire, par la suite ils vérifient les informations et si je n'ai pas eu de problème avec la justice, ou si je ne suis pas une personne dangereuse cela prend quelques jours, si tout est en ordre selon eux vous recevez l'approbation. Par la suite ils vous envoient le téléphone, les instructions pour savoir comment bien commencer les courses et vous commencer à utiliser l'application, le processus est lancé vous êtes chauffeur Uber.

## **2. Payez-vous pour cette inscription ?**

Non cela ne coûte rien, la rémunération de Uber est prélevée sur chaque course.

## **3. Avez-vous besoin de l'accord de l'État ou d'une agence en particulier ?**

Non, je n'ai besoin que de l'accord de Uber et je n'ai de rapport qu'avec Uber.

## **4. Pensez-vous que vous empiétez sur le marché des taxis ?**

Oui, je pense que c'est le cas, Uber est très populaire le service marche vraiment bien beaucoup de monde l'utilise et donc oui cela doit atteindre les taxis.

## **5. Si oui, pensez-vous que la profession de taxi devrait être protégée ?**

Je pense que c'est trop difficile d'être taxi, il y a trop de restrictions, cela coûte beaucoup d'argent, ils devraient rendre la profession de taxi plus accessible, cela aiderait à résoudre le conflit.

## **6. Comment voyez-vous votre futur étant donné les contestations relatives à votre société ?**

Je ne sais pas trop, le service Uber marche si bien à Boston que je ne me fais pas de soucis pour nous, et le gouvernement de l'État (fédéré) a l'air d'apprécier le service contrairement à certaines villes du pays, donc non je ne suis pas inquiet.

## **7. Exercez-vous une autre profession ?**

Oui, je travaille à temps partiel dans une entreprise de sécurité incendie mais je suis chauffeur Uber le plus souvent.

## **8. Savez-vous combien de course vous faites par jour, à peu près ?**

Je fais ce travail à peu près cinq jours par semaine, j'ai à peu près 20-25 courses par jour en travaillant 10 heures par jour, le plus souvent la journée, mais parfois de nuit à 2-3h du matin il y a beaucoup de demande (les boîtes et bars ferment à 2h du matin dans le Massachusetts), mais je préfère travailler de jour, c'est plus commode.

## **9. Que pensez-vous de la liberté d'entreprendre aux Etats-Unis ?**

C'est important selon moi de faire que les choses soient le plus simple possible pour que chacun puisse construire son propre avenir, le gouvernement doit encourager cela, et à Boston ils laissent les chauffeur Uber plutôt tranquille donc je ne peux pas me plaindre.

## **ANNEXE III**

Rafael Turner, Boston, chauffeur de taxi depuis vingt ans, interview réalisée à l'aéroport de Boston

### **1. Avez-vous besoin d'un permis spécial pour exercer la profession de chauffeur de taxi ? Qui vous le délivre ?**

Oui, il est nécessaire de se déclarer auprès de la ville de Boston qui délivre une licence, elle nous permet d'exercer, en plus de cela le véhicule doit être approuvé par l'autorité, ce sont les services de police délivrent ces licences. Lorsque nous sommes autorisés à travailler on nous délivre un cahier de règle que nous devons respecter, il contient toutes les règles de régulation concernant les taxis, il y en a énormément, tout est régulé.

### **2. Payez-vous pour ce permis ?**

Les taxis paient pour tout, la licence, le véhicule, le renouvellement annuel de la licence, l'assurance est obligatoire.

### **3. Pensez-vous être en compétition avec Uber ?**

Oui bien sur, pour moi Uber nous vole cette société se fait passer pour des taxis mais n'en est pas, il n'y a aucune régulation, ils nous devancent et font beaucoup d'argent sur notre dos.

### **4. Comment voyez-vous votre futur en sachant que la société Uber se porte bien ?**

Je n'ai aucune idée de ce qu'il va se passer pour moi, en admettant que je veuille revendre ma licence de taxi, celle-ci ne vaut plus rien depuis l'arrivée de Uber alors que j'ai payé cher et que je me suis endetté pour acheter cette voiture et pouvoir travailler. Les taxis doivent suivre des règles, et elles sont nombreuses pourtant rien n'est demander à Uber.