

Uber et la CJUE : entre Droit des transports et Droit pénal

Murielle Bénéjat-Guerlin

Maître de conférences, Université de Bordeaux

Chef du Département Gestion logistique et transport, IUT de Bordeaux

Institut de recherche en Droit des affaires et du patrimoine

CJUE, grde ch., 10 avril 2018 Uber, France SAS aff. C-320/16, EU:C:2018:221, UB

CJUE 10 avril 2018 Uber France SAS

Le terme « ubérisation » est-il entré trop vite dans le dictionnaire ?

C'est ce que laisse penser un arrêt de la Cour de Justice autorisant les états à incriminer librement les services comme UberPop. Dans sa décision du 10 avril 2018, la Cour répond à une question préjudicielle posée par le TGI de Lille. La société Uber France est poursuivie pour organisation illégale de la mise en relation de clients avec des conducteurs non professionnels, délit prévu par le Code des transports. La plateforme électronique UberPop offre, via une application informatique, un service rémunéré permettant de commander un déplacement réalisé par un particulier avec son propre véhicule.

La question posée était la suivante : l'incrimination du fait d'organiser la mise en relation de clients avec des personnes qui fournissent des prestations de transport routier de passagers à titre onéreux avec des véhicules de moins de dix places, sans disposer d'une habilitation, doit-elle être qualifiée de règle relative à la société de l'information, soumise à l'obligation de notification préalable à la Commission au sens de l'art. 8, §1, 1^{er} alinéa de la Directive 98/34¹ ? Ou s'agit-il d'une norme en matière de transport, écartée d'une telle procédure par la Directive 2006/123² ? La condamnation pénale d'Uber dépendra de cette qualification.

La CJUE retient la seconde qualification : la réglementation française « porte sur un service dans le domaine des transports en tant qu'elle s'applique à un service d'intermédiation fourni au moyen d'une application pour téléphone intelligent et fait partie intégrante d'un service global dont l'élément principal est le service de transport ». En conséquence, « un tel service est exclu du champ de ces directives ». Préférant ainsi la qualification finale et englobante de service de transport, elle légitime l'incrimination française. Cette solution, qui confirme celle rendue précédemment dans une affaire espagnole³, semble sonner le glas de « l'ubérisation des transports », au vu des précisions apportées tant en Droit des transports qu'en Droit pénal.

1 Art 1^{er} et art. 8 par. 1.

2 Art. 2 par. 2 sous d).

3 CJUE 20 déc. 2017, Asociacion profesional Elite Taxi, aff. C-434/15, *RTD eur.* 2018 p. 147 obs. L. Gard. V. J.-V. Maublanc, « Uberpop est un service de transport avant d'être un service de mise en relation par voie électronique », *JADE* n°10 (2018) ; N. Balat, « Les apports des arrêts UberPop au droit des transports », *D.* 2018 p. 934.

I. UberPop, la CJUE et le Droit des transports

Les innovations technologiques invitent le juriste à repenser ses qualifications et à innover lui-même pour imaginer des normes qui régulent le progrès sans l'entraver. Mais en l'occurrence, moins que les éléments qualifiants, c'est plutôt le régime juridique qui justifie la solution.

A. La qualification juridique

La Cour rappelle que le service de la société de l'information renvoie à « tout service prêté normalement contre rémunération, à distance par voie électronique et à la demande individuelle d'un destinataire ». Quant au transport, il s'agit classiquement d'un acte physique de déplacement de personne ou de bien d'un endroit à un autre, au moyen d'un véhicule et moyennant rémunération. Cela correspond bien à la situation des chauffeurs inscrits sur la plateforme UberPop même s'ils ne sont pas professionnels du transport. En revanche, leur situation ne correspond pas à celle du covoiturage qui suppose un déplacement que le conducteur effectue pour son compte tout en permettant un partage de frais⁴.

Sans même envisager une application distributive, la Cour retient une qualification unitaire, au moyen des critères énoncés dans l'affaire espagnole. Elle relève en premier lieu que sans cette application, les clients n'auraient eu recours aux conducteurs ; en second lieu, Uber fixe un prix maximum pour la course, reçoit le paiement reversé ensuite en partie au prestataire, et contrôle la qualité du véhicule et du conducteur⁵.

Le défaut d'autonomie économique comme matérielle du service d'intermédiation justifie de ne pas le dissocier du transport. L'adage selon lequel l'accessoire suit le principal est utilisé en matière de transport lorsque le professionnel accomplit d'autres opérations comme la manutention, l'emballage ou le tri ; il faut dire que les enjeux du contrat de transport sont nombreux (prescription raccourcie, plafonds d'indemnisation...). Or ici, l'argument pourrait être retourné : n'est-ce pas grâce à l'application que les clients accèdent au transport ? La qualification retenue repose moins sur les critères dégagés que sur l'opportunité du régime applicable.

B. Le régime juridique

Le rejet de la qualification de service de la société d'information restaure la faculté des états d'encadrer ces activités, faute de disposition européenne sur le transport urbain. Ainsi, la Cour valide la création d'une incrimination en France, au même titre que le régime d'autorisation administrative en Espagne. C'est à l'occasion de la Loi du 1^{er} octobre 2014 *relative aux taxis et aux véhicules de transport avec chauffeur* que le délit en cause est né. Au contraire, la société néerlandaise Uber espérait bénéficier de la libre circulation des prestations de service⁶.

Cela étant, même dans le régime applicable aux services de la société de l'information, les états conservent la possibilité de les réguler pour des raisons tenant à l'ordre public, la protection de la santé, la sécurité publique ou des consommateurs⁷, la Cour appréciant la proportionnalité de la réglementation au but poursuivi. Par exemple, elle a estimé que la législation hongroise qui réservait la vente de lentilles de contact aux magasins d'optique afin

4 Art. L3132-1 C. transp.

5 Point 21.

6 Selon la Directive PE et CE n°2000/31/CE, art 3§2 et v. art. 56 du TFUE.

7 Même directive, art. 3 § 4.

d'assurer la protection de la santé des utilisateurs a dépassé les limites de la marge d'appréciation dont l'Etat disposait, l'objectif pouvant être atteint par des mesures moins restrictives⁸.

Depuis la question préjudicielle, la réglementation française a évolué : la Loi du 29 décembre 2016 *relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes* impose aux centrales de réservation un régime de responsabilité civile de plein droit à l'égard du client sur le modèle du courtage (responsabilité du fait d'autrui, déclaration administrative de l'activité...) ⁹. Ces garanties n'ont cependant pas paru suffisantes pour s'abstenir de sanctions pénales.

II. UberPop, la CJUE et le Droit pénal.

En l'espèce, Uber est poursuivie pour plusieurs infractions : pratiques commerciales trompeuses, complicité d'exercice illégal de la profession de taxi et organisation de la mise en relation de clients avec des chauffeurs non professionnels. Si seul ce dernier délit fait l'objet de la question préjudicielle, l'arrêt confirme la régularité de la pénalisation du courtage dans le domaine du transport non professionnel et partant, la répression d'Uber.

A. La régularité de la pénalisation du courtage de transport non professionnel

La liberté affirmée par la CJUE dans la réglementation du transport de personnes tient au domaine de l'activité et non à la nature de la norme ; peu importe son caractère pénal. Néanmoins, on ne peut faire abstraction des principes de la matière répressive.

Les travaux parlementaires montrent clairement que le délit vise « spécifiquement à sanctionner les centrales de réservation organisant un système frauduleux de faux covoiturage ». A l'occasion d'un premier litige avec un concurrent professionnel, la société Uber France a présenté une QPC reprochant à l'incrimination de méconnaître le principe de légalité criminelle, celui de nécessité et de proportionnalité des peines, la présomption d'innocence, la liberté d'entreprendre et l'égalité devant les charges publiques. Les deux derniers griefs ont été jugés inopérants par le Conseil constitutionnel et les autres écartés¹⁰. Sans entrer dans les détails de cette décision, force est de constater la cohérence des solutions nationales et européennes. Le Conseil a justifié la nécessité de l'infraction et la proportionnalité de ses peines par la défense de la profession de transporteur, situant bien le problème sur le terrain du transport et non seulement des services d'intermédiation. Il a également écarté l'argument tenant au risque de confusion avec le covoiturage, celui-ci faisant l'objet d'une définition, de même que le danger d'une présomption de culpabilité. Le dispositif pénal ainsi validé sur le fond au plus haut niveau national, restait à Uber à agir sur le fondement de la procédure d'incrimination devant la CJUE ; c'est chose faite, et la réponse s'avère analogue.

8 CJUE 2 déc. 2010 Ker-Optika aff. C-108/09.

9 Art. L3142-3 C. transp. V. Ph. Delebecque, « Du nouveau pour les taxis, les VTC et leurs clients : un statut pour les centrales de réservation » D. 2017 p. 314.

10 Cons. Const. 22 sept. 2015 DC n°2015-484 QPC, v. Ph. Delebecque, « L'illégalité du service UberPop confirmée par le Conseil constitutionnel », *Energie - Environnement – Infrastructures* n°10, com. 82.

En définitive, la sévérité de la Cour et du Conseil résulte moins du contexte numérique que du défaut de professionnalité des conducteurs. Car comment justifier l'intervention pénale ? Qui est la victime ? Ce ne sont pas les clients, dès lors que l'offre répond à une demande non encore satisfaite ; il ne s'agit pas non plus des chauffeurs qui y trouvent un travail sans les contraintes des professions réglementées (encore que la question de leur statut mérite analyse¹¹) ; il s'agit de protéger un intérêt collectif professionnel, celui des transporteurs, contre une concurrence présumée déloyale. Le métier nécessite en effet des investissements importants et présente des risques justifiant un contrôle de l'accès à la profession. D'ailleurs, les peines, 2 ans d'emprisonnement et 300 000 € d'amende, sont identiques à celles du délit de pratiques commerciales trompeuses.

Les condamnations déjà prononcées confirment le niveau de répression et augurent de la sévérité de la décision du Tribunal de Lille.

B. La répression d'Uber

A la date des poursuites, l'infraction figurait à l'art. L3124-13 du Code des transports, avant d'être déplacée en 2016 à l'art. L3143-4 et légèrement modifiée pour viser « le fait d'organiser un système de mise en relation » et non plus « le fait d'organiser la mise en relation ». En matière pénale, aucune réécriture ne doit être prise à la légère ; le tribunal déterminera le fondement de la condamnation. Puisque le principe est la non-rétroactivité des lois pénales de fond sauf dispositions plus douces, la version actuelle ne vise que la création d'une structure de mise en relation, mais la nuance reste subtile.

Il demeure que le délit peut être reproché aux personnes physiques comme aux personnes morales qui encourent le quintuple de l'amende prévue, outre les peines complémentaires de l'article 131-39 2° à 9° du Code pénal. Le tribunal correctionnel de Paris a eu l'occasion de condamner la société Uber à 800 000 € d'amende et deux de ses dirigeants à 30 000 et 20 000 €, avec un sursis de moitié pour l'ensemble, mais n'a pas prononcé l'interdiction de gérer requise par le Parquet. Un appel semble interjeté¹².

Quant aux conducteurs, ils risquent le délit d'exercice illégal de la profession de taxi. Dans l'attente de la décision de la CJUE, la Chambre criminelle a sursis à statuer dans plusieurs affaires sur ce chef¹³.

Poursuivie par ailleurs pour pratiques commerciales trompeuses, Uber a été condamnée à 150 000 € d'amende et une mesure de publication ainsi qu'à des dommages et intérêts au profit d'organisations professionnelles représentant des taxis¹⁴.

En outre, la Cour d'appel de Paris, saisie en référé pour trouble manifestement illicite par des entreprises de VTC et organisations professionnelles, lui a enjoint de retirer de ses supports toute mention présentant comme licite le fait de s'arrêter, stationner ou circuler en attente de client sans être titulaire de l'autorisation réservée aux taxis, injonction confirmée par la Cour de cassation¹⁵.

11 M.-C. Escande-Varniol, « Uber est un service de transport, mais quel statut pour les chauffeurs », SSL 26 fev. 2018 n°1804.

12 Trib. Corr. Paris 9 juin 2016.

13 Cass. Crim. 11 juill. 2017 pourvoi n°16-81762, 16-81763, 16-81764, 16-81765.

14 Cass. Crim. 31 janv. 2017 pourvoi n°15-87770.

15 Cass. Com. 14 janv. 2018 pourvoi n°16-20615.

Ainsi cernée, cette activité de courtage a peu de chance de prospérer.

Le transport routier de personnes connaît des métamorphoses que le législateur essaie d'appréhender : après avoir libéralisé le transport par autocar et dans une certaine mesure, les VTC, il résiste à « l'ubérisation » du transport non professionnel, soutenu en ce sens par les juges nationaux et communautaires. Ne reste qu'une arme à la disposition d'Uber, de ses chauffeurs et clients pour tenter un nouvel assaut : la Cour européenne des droits de l'homme.