

Grosses délivrées **REPUBLIQUE FRANCAISE**

aux parties le : AU NOM DU PEUPLE FRANCAIS

**COUR D'APPEL DE PARIS**

**Pôle 1 - Chambre 2**

**ARRET DU 19 NOVEMBRE 2015**

(n° , pages)

Numéro d'inscription au répertoire général : **14/17915**

Décision déferée à la Cour : Ordonnance du 01 Août 2014 -Tribunal de Commerce de PARIS 04 -  
RG n° 2014031828

**APPELANTES**

**SARL UBER BV**

**agissant en la personne de ses représentants légaux domiciliés en cette qualité audit siège**

101 Barbara Strozilaan

00000 AMSTERDAM PAYS-BAS

**SASU UBER FRANCE SAS**

**agissant en la personne de ses représentants légaux domiciliés en cette qualité audit siège**

28, rue de Mogador

75009 PARIS 09

N° SIRET : 539 45 4 9 42

Assistées de Me Hugues CALVET de l'AARPI BREDIN PRAT, avocat au barreau de PARIS, toque  
: T12

substitué par Me Yohan CHEVALIER et Me Yoann BOUBACER

Représentée par Me Matthieu BOCCON GIBOD, avocat au barreau de PARIS, toque : C2477

**INTIMEE**

**Société ASSOCIATION FRANCAISE DES TAXIS**

**prise en la personne de son Président en exercice domicilié en cette qualité audit siège**

7 rue du Four à Chaux

78310 COIGNIERES

Représentée par Me Patricia HARDOUIN de la SELARL SELARL 2H Avocats à la cour, avocat au barreau de PARIS, toque : L0056

Assistée de Me Philippe GUIBERT, avocat au barreau de Paris, toque : R45

### **COMPOSITION DE LA COUR :**

L'affaire a été débattue le 08 Octobre 2015, en audience publique, devant la Cour composée de :

Monsieur Frédéric CHARLON, Président de chambre

Mme Evelyne LOUYS, Conseillère

Madame Murielle VOLTE, Conseillère

qui en ont délibéré

**Greffier**, lors des débats : Mme Sonia DAIRAIN

### **ARRET :**

- CONTRADICTOIRE

- par mise à disposition de l'arrêt au greffe de la Cour, les parties en ayant été préalablement avisées dans les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article 450 du code de procédure civile.

- signé par Monsieur Frédéric CHARLON, président et par Mme Sonia DAIRAIN, greffier.

### **ELEMENTS DU LITIGE' :**

Les 4 juin et 17 juillet 2014, l'association française des taxis (AFT) a assigné la société Uber France et la société Uber BV (les sociétés Uber) devant le juge des référés du tribunal de commerce de Paris pour voir' :

-dire que les tarifs des services proposés par les sociétés Uber France et Uber BV violent manifestement l'article R. 231-1-4 du code du tourisme et constituent une pratique de concurrence déloyale et que ces tarifs constituent un trouble manifestement illicite,

- rejeter la demande de sursis à statuer formulée par les sociétés Uber France et Uber BV en application de l'article 378 du code de procédure civile,

- dire ne pas avoir lieu de saisir la Cour de justice de l'Union européenne d'une question préjudicielle,

- ordonner aux sociétés Uber France et Uber BV, sous astreinte de 30.000 euros par jour de retard à compter du prononcé de l'ordonnance de référé, de proposer des tarifs de transport léger de personnes conformes aux dispositions du code du tourisme,

- ordonner aux sociétés Uber France et Uber BV, sous astreinte de 30.000 euros par jour de retard à compter du prononcé de l'ordonnance de référé, de diffuser dans les 48 heures de l'ordonnance de référé à intervenir, pendant deux mois, un communiqué judiciaire sur la page d'accueil de son site internet [www.uber.com/cities/paris](http://www.uber.com/cities/paris) ainsi que sur la page d'accueil de son application mobile, dont les termes sont les suivants :

« Par décision du [-----] 2014, Monsieur le président du tribunal de commerce de Paris a enjoint à

Uber la cessation de tarifs horokilométriques comme constitutifs d'un trouble manifestement illicite au regard de la réglementation applicable aux voitures de tourisme avec chauffeurs » ;

- condamner les sociétés Uber France et Uber BV à verser à l'AFT la somme de 15.000 euros au titre de l'article 700 du code de procédure civile, ainsi qu'aux dépens.

Par ordonnance du 1er août 2014, le juge des référés du tribunal de commerce de Paris a' :

- interdit à la société Uber France et à la société Uber BV d'établir et d'adresser aux clients de ses partenaires exploitant de VTC, en qualité de mandataires de ces derniers, des factures des courses réalisées détaillant le prix en fonction de la durée de la course et de la distance parcouru, et ce sous astreinte de 15 000 euros par infraction constatée, passé le délai de 48 h de la signification de la présente ordonnance, le juge se réservant la liquidation de l'astreinte.

- condamné la société Uber France et la société Uber BV, in solidum, à payer à l'AFT la somme de 15 000 € au titre de l'article 700 du code de procédure civile,

- débouté l'AFT de ses demandes et condamné les sociétés Uber aux dépens.

La société Uber France et la société Uber BV ont interjeté appel de cette décision le 26 août 2014.

Par conclusions du 22 septembre 2015, la société Uber France et la société Uber BV demandent notamment' :

-à titre principal, d'infirmer l'ordonnance du 1er août 2014 et de débouter l'AFT de ses demandes,

- subsidiairement, de dire que l'article R. 231-1-4 du code du tourisme est contraire aux articles 102 et 106 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et ne peuvent dès lors recevoir application au présent litige, de sorte qu'il ne saurait y avoir lieu à référé et à titre infiniment subsidiaire de soumettre à la Cour de justice de l'Union européenne la question préjudicielle suivante: « Une réglementation telle que celle en cause au principal, imposant aux voitures de transport avec chauffeur de communiquer préalablement à leurs clients le prix total de la prestation, ayant pour effet de renforcer le droit exclusif des taxis d'utiliser une tarification horokilométrique, doit-elle être interprétée comme étant contraire aux dispositions combinées des articles 106, paragraphe 1 et 102 TFUE, en ce qu'elle crée un monopole défaillant au préjudice des consommateurs ' »,

- de surseoir à statuer dans l'attente de la réponse de la Cour de justice de l'Union européenne, par application de l'article 378 du code de procédure civile,

- en tout état de cause, de dire que les conditions qui subordonnent l'application de l'article 873 du code de procédure civile font défaut en l'espèce, de sorte qu'il ne saurait y avoir lieu à référé,

- de condamner l'AFT à payer la somme de 30.000 euros aux sociétés Uber France et Uber BV en application des dispositions de l'article 700 du code de procédure civile et aux dépens.

Par conclusions du 22 septembre 2015, l'AFT demande' :

-de dire que les tarifs des services proposés par les sociétés Uber France et Uber BV constituaient effectivement un trouble manifestement illicite au jour de l'ordonnance du 1er août 2014, dès lors qu'ils violent l'article R. 231-1-4 du code du tourisme et constituent une pratique de concurrence déloyale,

- de confirmer l'ordonnance du 1er août 2014 ce qu'elle a interdit aux sociétés Uber France et Uber

BV d'établir et d'adresser directement aux clients de leurs partenaires exploitants de VTC, en qualité de mandataire de ces derniers, des factures des courses réalisées détaillant le prix en fonction de la durée de la course et de la distance parcourue, et ce sous astreinte de 15.000 euros par infraction constatée ;

En tout état de cause, de dire n'y avoir lieu de saisir la Cour de justice de l'Union européenne d'une question préjudicielle et de rejeter la demande de sursis à statuer formulée par les sociétés Uber France et Uber BV en application de l'article 378 du code de procédure civile,

- de rejeter l'intégralité des prétentions formulées par les sociétés Uber France et Uber BV,

- de condamner les sociétés Uber France et Uber BV à verser à l'Association Française des Taxis la somme de 40.000 euros en application des dispositions de l'article 700 du code de procédure civile ainsi qu'aux dépens.

Après la clôture des débats, les parties ont adressé à la cour des notes en délibéré qui n'avaient pas été demandées dans les conditions prévues à l'article 445 du code de procédure civile'; il n'y sera donc pas répondu.

### **MOTIFS DE LA DECISION**

Les chauffeurs de taxi sont des artisans, des salariés ou des travailleurs indépendants locataires ou sociétaires de coopérative effectuent, à la demande de la clientèle, le transport particulier des personnes et de leurs bagages dans des véhicules munis d'équipements spéciaux, dont un compteur horokilométrique homologué qui permet de déterminer le prix de la course d'après la distance parcourue et la durée du trajet, selon un tarif réglementé.

Les taxis doivent être titulaires d'une autorisation de stationnement sur la voie publique pour bénéficier du monopole légal du stationnement et de la circulation sur la voie publique en quête de clients, en vue de leur transport à titre onéreux.

La loi n°2009-888 du 22 juillet 2009 de développement et de modernisation des services touristiques, avait institué un nouveau mode transport léger de personnes en voitures de tourisme avec chauffeur (VTC), applicable, selon l'article L. 231-1 du code du tourisme, aux entreprises qui mettent à la disposition de leur clientèle des voitures de tourisme avec chauffeur, suivant des conditions fixées à l'avance entre les parties.

Le nouvel article L. 231-3 du code du tourisme prévoyait que les VTC ne pouvaient être loués à la place, que la prise en charge du client n'était autorisée que si le conducteur disposait d'une réservation préalable et que les VTC ne pouvaient ni stationner, ni circuler sur la voie publique en quête de clients.

Un décret n°2013-690 du 30 juillet 2013 précisait les modalités réglementaires d'application de l'article L. 231 du code du tourisme, en instaurant l'obligation pour les VTC d'annoncer le tarif de la course au moment de la réservation préalable et c'est ainsi que l'article R. 231-1-4 du code du tourisme prévoyait que «*sans préjudice de la possibilité de commandes complémentaires facturées ultérieurement, les conditions fixées à l'avance mentionnées à l'article L. 231-1 comprennent le prix total de la prestation ayant motivé la commande qui doit être communiqué au client au moment de la réservation préalable*» et que «*la méconnaissance de cette obligation est punie dans les conditions prévues à l'article R. 113-1 du code de la consommation*».

La société Uber France exerce en France une activité de «*fourniture de services en ligne (notamment via Internet et téléphonie mobile) aux consommateurs visant à les mettre en relation avec des prestataires de services, en particulier des exploitants de voiture de tourisme avec*

*chauffeur* »; plus particulièrement, cette société met en relation des chauffeurs de VTC avec des clients, grâce à une application disponible sur les smartphones.

Les chauffeurs qui souhaitent bénéficier de ces services sont tenus de conclure un contrat de partenariat avec la société Uber BV, qui «*propose des information et un outil permettant de relier les clients recherchant des services de conduite au conducteur susceptible de fournir le service de conduite*» en pratiquant un tarif horokilométrique recommandé par Uber qui perçoit directement le prix de la course, prélève sa commission, émet la facture et reverse le solde à l'exploitant de VTC.

L'article R. 231-1-4 du code du tourisme a été abrogé à effet du 1er janvier 2015, par le décret n°2014-1725 du 30 décembre 2014 relatif au transport public particulier de personnes.

Selon les sociétés Uber, cette abrogation ne permet plus de caractériser un trouble manifestement illicite et aucune mesure ne saurait être prononcée en référé, le juge des référés d'appel devant se placer à la date du prononcé de sa décision pour apprécier la réunion des conditions de l'article 873, alinéa 1er, du code de procédure civile.

Pour sa part, l'AFT estime que la cour doit déterminer si la demande était justifiée et si le trouble manifestement illicite existait à la date à laquelle le juge de première instance a statué.

Cependant, l'abrogation de l'article R. 231-1-4 du code du tourisme ne dispose que pour l'avenir de sorte qu'elle n'a pas pour conséquence de faire obstacle à l'examen de la situation antérieure au regard du texte applicable au litige soumis au premier juge, dont les effets ont perduré jusqu'au 1er janvier 2015.

Il convient donc de rechercher si les agissements reprochés par l'AFT aux sociétés Uber constituaient, au jour de l'ordonnance du juge des référés du tribunal de commerce de Paris, un trouble manifestement illicite qui justifiaient d'ordonner des mesures propres à le faire cesser.

Sur ce point, les sociétés Uber font valoir que l'article R.231-1-4 du code du tourisme doit être interprété strictement, en ce qu'il ne vise que les exploitants de VTC, et non point les intermédiaires entre les particuliers et les chauffeurs de ces véhicules, et elles prétendent être elles-mêmes de tels intermédiaires, puisqu'elles ne détiennent aucun véhicule et n'effectuent aucune prestation de service de transport de clients, et que leur objet social est de fournir des services en ligne aux consommateurs afin de les mettre en relation avec des prestataires de services que sont les exploitants de VTC.

Pour sa part, l'AFT reconnaît que les dispositions de l'article R.231-1- 4 du code du tourisme n'étaient pas directement applicables aux sociétés Uber, dans la mesure où celles-ci ne fournissent pas directement des services de transports légers de personnes, mais elle estime que ces sociétés agissent, en qualité de mandataires, pour le compte des entreprises de VTC, notamment en établissant la facturation et la perception du prix des courses, ce qui constituerait une infraction à cette disposition réglementaire.

À la suite de l'entrée en vigueur de la loi n°2009-888 du 22 juillet 2009, la législation relative aux voitures de tourisme avec chauffeur faisait l'objet d'un chapitre du code du tourisme intitulé «*exploitation de voitures de tourisme avec chauffeur*», l'article L.231-1 précisant que ce «*chapitre s'applique aux entreprises qui mettent à la disposition de leur clientèle des voitures de tourisme avec chauffeur, suivant des conditions fixées à l'avance entre les parties*», dispositions que la loi n°2014-344 du 17 mars 2014 n'a pas modifiées.

L'article R. 231-1-4 du code du tourisme a été créé par le décret d'application de la loi du 22 juillet 2009.

Ces dispositions légales s'appliquaient exclusivement aux exploitants des VTC, comme l'a relevé le rapport remis en avril 2014 au premier ministre par la mission de concertation dirigée par le député M. Thévenoud, dont la synthèse indique qu'«*il convient tout d'abord de mieux distinguer les acteurs (opérateur de mise en relation entre client et chauffeur, entreprise de VTC, chauffeur et son véhicule) pour prévoir des règles adaptées à chacun et permettre leur contrôle : Les opérateurs de mise en relation entre clients et chauffeurs (souvent par des applications smartphone comme Drive, LeCab ou Uber), dont certains n'ont pas le statut de transporteur, devraient s'immatriculer et avoir les mêmes obligations et responsabilités que les chauffeurs de VTC. Cette mesure permettrait de contrôler le respect des règles (tarifs, maraude électronique, assurance, etc.) beaucoup plus efficacement qu'en ne sanctionnant que les chauffeurs comme actuellement, puisque les donneurs d'ordre seraient alors passibles de sanctions pénales en cas de non-respect des règles*», et dans le corps du rapport il est noté que «*les opérateurs de mise en relation entre clients et chauffeurs, généralement des éditeurs d'applications smartphone, ne sont actuellement soumis à aucune obligation spécifique. Dans les agglomérations importantes, et principalement en région parisienne, les activités que l'on peut qualifier de néo-VTC sont réelles, notamment depuis le développement des applications smartphones telles que Chauffeur privé, AlloCab, Le Cab, Uber, ou SnapCar par exemple. Le modèle économique repose sur des entreprises individuelles (généralement un chauffeur à son compte), dont les donneurs d'ordre (éditeurs d'applications) sont des opérateurs parfois non issus du secteur du transport de personnes. Ces applications jouent un rôle majeur dans le choix du client de recourir à un VTC. Leur irresponsabilité en cas d'accident et la difficulté à contrôler qu'elles respectent bien les règles, notamment tarifaires, en vigueur sont problématiques*».

Encore plus précisément, le rapport Thévenoud explique que «*la société américaine Uber n'est pas un transporteur mais un simple service de mise en relation entre des chauffeurs et des clients.(')* Concernant les VTC, son offre commerciale profite du manque de clarté des textes actuels pour proposer une tarification horokilométrique s'apparentant à celle du taxi. Le taxi dispose d'un compteur contrôlé, qui garantit au consommateur que les prix ne sont pas trafiqués. Les applications VTC qui proposent des forfaits annoncés à l'avance garantissent quant à elles au consommateur de ne pas avoir de surprises sur le prix final de la course. Mais une facturation horokilométrique ne permet pas au consommateur de vérifier que les prix à la minute et au kilomètre annoncés sont bien respectés. Uber n'ayant pas de statut de transporteur ni d'obligation d'immatriculation, seuls les chauffeurs peuvent être sanctionnés si les tarifs ne respectent pas la loi. Les propositions de ce rapport permettront de remédier à cette insuffisance et de garantir le respect des textes, donc la protection et l'information du consommateur'».

C'est à la suite de ce rapport que la loi n° 2014-1104 du 1er octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur, a abrogé l'article. 231-1 du code du tourisme et créé un article L.3122-1 du code des transports aux termes duquel «*le présent chapitre [ chapitre'II du titre'II du livre'Ier de la troisième partie du code des transports intitulé «'voitures de transport avec chauffeur'»] s'applique aux entreprises qui mettent à la disposition de leur clientèle une ou plusieurs voitures de transport avec chauffeur, dans des conditions fixées à l'avance entre les parties. Ces entreprises sont soit des exploitants de voitures de transport avec chauffeur, soit des intermédiaires qui mettent en relation des exploitants et des clients*».

Il apparaît ainsi que dans le régime légal institué à la suite de la loi du 22 juillet 2009, les sociétés Uber exerçaient, dans un premier temps, une activité d'entremise en mettant en relation les exploitants de VTC avec des personnes qui avaient préalablement téléchargé et installé sur leur téléphone mobile une application créée par ces sociétés, les VTC ayant pour leur part un droit d'utilisation d'une «*application conducteur'(') détenue, gérée, contrôlée, maintenue, hébergée, accordées sous licence et/ou conçues par Uber*», et d'un droit d'utilisation d'un smartphone ou tout autre équipement mis à leur disposition par les sociétés Uber afin de permettre d'utilisation et la fourniture du service de conduite au client, grâce à quoi les sociétés Uber fournissaient des informations au conducteur de VTC par l'intermédiaire de l'application conducteur'en indiquant l'emplacement du client qui, grâce au même intermédiaire informait le conducteur de sa destination.

Dans un second temps, les sociétés Uber exécutaient un contrat de mandat en percevant le prix du billet calculé selon un tarif horokilométrique, puis en émettant des reçus pour le compte de l'exploitant de VTC et à l'adresse du client, la commission due par l'exploitant de VTC à Uber étant déduite directement par celle-ci lors de la perception prix du billet.

Il résulte de ces éléments que les sociétés Uber intervenaient auprès des VTC comme intermédiaires et non pas comme des exploitants au sens de la loi du 22 juillet 2009, de sorte qu'elles n'étaient pas personnellement soumises à l'obligation imposée aux VTC par l'article R. 231-1-4 du code du tourisme jusqu'au 31 décembre 2014.

Dès lors, en l'absence de trouble manifestement illicite causé par les sociétés Uber, il incombait au juge des référés du tribunal de commerce de Paris de rejeter l'intégralité des demandes de l'AFT et, sans qu'il soit nécessaire d'examiner les demandes subsidiaires des sociétés Uber, il convient d'infirmes l'ordonnance entreprise en ce qu'elle leur interdit sous astreinte d'établir et d'adresser aux clients de ses partenaires exploitant de VTC, en qualité de mandataires de ces derniers, des factures des courses réalisées détaillant le prix en fonction de la durée de la course et de la distance parcouru et en ce qu'elle les condamne aux frais et dépens de première instance, l'ordonnance étant en revanche confirmée en ce qu'elle déboute l'AFT du surplus de ses demandes.

L'AFT, partie succombante en cause d'appel, sera condamnée à supporter les dépens de première instance et d'appel; en revanche, il n'est pas inéquitable de laisser à la charge de chacune des parties ses frais irrépétibles.

#### **PAR CES MOTIFS'**

**INFIRME** l'ordonnance rendue par le juge des référés du tribunal de commerce de Paris le 1er août 2014, en ce qu'elle interdit sous astreinte à la société Uber France et à la société Uber BV d'établir et d'adresser aux clients de ses partenaires exploitant de voitures avec chauffeur, en qualité de mandataires de ces derniers, des factures des courses réalisées détaillant le prix en fonction de la durée de la course et de la distance parcouru et en ce qu'elle condamne les sociétés Uber aux frais et dépens de première instance';

**CONFIRME** cette ordonnance en ce qu'elle déboute l'association française des taxis (l'AFT) du surplus de ses demandes';

Vu les articles 696 et 700 du code de procédure civile,

**CONDAMNE** l'AFT aux dépens de première instance et d'appel et laisse à la charge de chacune des parties ses frais irrépétibles';

**ACCORDE** à la SELARL Lexavoué Paris-Versailles le bénéfice des dispositions de l'article 699 du code de procédure civile ;

LE GREFFIER,

LE PRÉSIDENT,