



**HAL**  
open science

## La nature des contrats liant les transports particuliers de personnes à leur clientèle

Stéphane Carré

► **To cite this version:**

Stéphane Carré. La nature des contrats liant les transports particuliers de personnes à leur clientèle. Congrès national de la recherche en IUT CNRIUT 2019, Jun 2019, Toulon, France. pp.78. halshs-02156492

**HAL Id: halshs-02156492**

**<https://shs.hal.science/halshs-02156492v1>**

Submitted on 12 Dec 2024

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

# La nature des contrats liant les transports particuliers de personnes à leur clientèle

Stéphane CARRÉ

IUT de Saint-Nazaire, UMR CNRS 6297

## Thèmes - Droit - Transport

**Résumé** - *La réglementation propre aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur souffre d'une ambiguïté. De longue date, exploitants de taxis et exploitants de voitures de remise sont présentés comme étant des loueurs de véhicules avec chauffeur. Mais en réalité, la nature du contrat conclu entre ces exploitants et leur clientèle semble bien être celle d'un contrat de transport, du moins dans la plupart des cas, y compris pour les actuels « voitures de transport avec chauffeur ».*

**Mots-clés** - *Taxi, Voiture de transport avec chauffeur, Profession, Contrat, Qualification*

## 1. INTRODUCTION

Les transports publics particuliers de personnes comprennent aujourd'hui les taxis, les moto-taxis et « voitures de transport avec chauffeur » (VTC). C'est au travers de l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 que cette catégorie juridique apparaît. Mais ces transports spécifiques comprenaient auparavant trois professions : les exploitants de taxi, les voituriers de petite remise et ceux de grande remise (voitures de luxe). Le décret n° 85-891 du 16 août 1985 relatif aux transports de personnes indiquait que ces catégories de transporteurs faisaient l'objet d'une réglementation spécifique. Mais l'existence respective des taxis et des voitures de remise est intimement liée car la place faite aux taxis sur la voirie a scellé le sort de ceux qui ne pouvaient être hélés par le piéton : à défaut de maraude, il n'y avait que l'alternative de la remise de la voiture au garage. Cette position est celle aujourd'hui des moto-taxis et des VTC.

L'activité de taxi implique donc le droit accordé au chauffeur de prendre spontanément en charge toute personne qui viendrait à le héler sur la voie publique, ce que la réglementation française appelle « l'autorisation de stationnement ». Mais ce monopole accordé aux taxis aboutit-il à faire de l'activité de VTC une entreprise de nature distincte de celle de taxi ? En effet, le droit de stationner sur la voirie accordé aux taxis n'interdit pas celui de contacter cet entrepreneur à son domicile ou par voie télématique, ainsi que cela devait se faire pour l'entrepreneur de remise ou aujourd'hui pour le voiturier de transport avec conducteur. Cependant, on pourrait penser que la prestation de service, et donc la nature du contrat, générée par l'une et l'autre des activités est fondamentalement différente, justifiant aussi la distinction entre les deux professions.

Le droit en matière de transport particulier de personnes est évasif concernant la nature des contrats passés entre les exploitants et leur clientèle. La réglementation pose des règles contradictoires (2.) et seule l'observation des faits permet en réalité de rétablir l'exacte qualification des contrats conclus entre ces voituriers et leurs passagers (3.).

## 2. UNE REGLEMENTATION CONTRADICTOIRE

Les exploitants de VTC sont ceux « qui mettent à la disposition de leur clientèle une ou plusieurs voitures de transport avec chauffeur » (C. transp., art. L. 3122-1). Nous serions donc en face d'un loueur de véhicule avec chauffeur. Malheureusement, cette position du législateur sur le métier d'exploitant de VTC ne peut définitivement pas préjuger de la nature des contrats en réalité conclus. Le Code civil distingue ceux qui louent des choses de ceux qui louent leur ouvrage (*i. e.* leur activité) et place les transporteurs parmi les loueurs d'ouvrage (C. civ., art. 1708 et 1779). Concernant les taxis, le Code des transports semble également faire de ses derniers des loueurs de véhicule avec chauffeurs. Incidemment, il dispose que des accords peuvent intervenir entre des représentants de la profession et les pouvoirs publics concernant notamment « le tarif de location des voitures par la clientèle » (C. transp., art. L. 3121-7). Pour les moto-taxis, les termes de la loi sont plutôt ceux des VTC. L'art. L. 3123-1 affirme qu'il y a mise à disposition d'un véhicule motorisé à deux ou trois roues.

Ces caractéristiques remontent à loin. La loi du 13 mars 1937 ayant pour objet l'organisation de l'industrie du taxi saisit les « syndicats de loueurs de voitures publiques » (art. 1). La terminologie est la même pour les arrêtés du 31 déc. 1938 (JO 1/1/39) et du 28 août 1954 (JO 8/9/54) sur l'organisation des taxis à Paris. Le décret n° 55-561 du 15 juillet 1955, qui établit la profession d'exploitant de voiture de grande remise, fait de cet exploitant un loueur de véhicule avec chauffeur. La même solution prévaut au décret n° 73-225 du 2 mars 1973 (art. 1), visant tout à la fois les taxis et les voitures de remise (en réalité les seules voitures de petite remise), quoique ces loueurs aient pour activité d'effectuer « le transport particulier des personnes ».

Pour aucune de ces professions la nature du contrat n'est donc clairement définie, bien qu'elles soient présentées par la réglementation comme une activité de louage de chose. Les transports publics particuliers engloberaient tous ceux qui effectuent des « prestations de transport routier de personnes ».

effectuées à titre onéreux avec des véhicules de moins de dix places » (C. transp., art. L. 3120-1). L'article R. 3120-1 précise qu'il s'agit de « prestations de transport public routier de personnes » : du transport pour autrui certes, mais sans que l'on sache exactement s'il existe un contrat de transport. De même, l'exploitant de taxi est celui qui, titulaire d'une autorisation de stationnement, effectuera « le transport particulier des personnes et de leurs bagages » (C. transp., art. L. 3121-1). Veut-on désigner ici une opération matérielle ou la nature juridique du contrat ?

Cependant, concernant les taxis, la loi indique par ailleurs qu'il y a « prise en charge » du passager (C. transp., art. L. 3121-11), ce qui renvoie clairement au contrat de transport. Pour tous, l'article L. 3120-2 dispose qu'il y a à la fois location de véhicule et prise en charge d'une clientèle. Par ailleurs, l'actuelle législation dispose que l'intermédiaire du transport public routier de voyageurs (telle la plateforme télématique *Uber*) est responsable de la bonne exécution des « contrats de transport » des prestataires auxquels il fait appel (C. transp., art. L. 3142-3).

### 3. LA QUALIFICATION DE L'ACCORD PASSE ENTRE LE PASSAGER ET LE VOITURIER

Le contrat passé entre l'exploitant de taxi ou de VTC est-il en définitive un contrat de transport ou un contrat de louage de véhicule avec une prestation de conduite (notion d'*affrètement*) ?

En droit, mise à disposition du véhicule et contrat de transport sont des obligations distinctes car, pour une même opération, l'idée d'une simple mise à disposition du véhicule est impossible s'il y a une prise en charge du voyageur, c'est à dire dès lors que le transporteur s'engage à véhiculer le passager d'un point à un autre en garantissant ponctualité et totale sécurité. Il faut alors au transporteur la complète maîtrise commerciale et technique de l'outil de transport et il n'y a donc aucune mise à disposition du véhicule entre les mains du client. La mise à disposition du véhicule n'a de sens que si le prestataire ne s'engage ni sur la ponctualité ni sur la sécurité de la personne transportée, mais seulement sur la qualité de la conduite quand cette prestation est associée à la location du véhicule. Par ailleurs, en présence d'un affrètement, le conducteur est à la discrétion du client. Il ne s'engage pas à mener ce dernier en un point donné mais à le véhiculer pendant un certain temps en fonction de souhaits arbitraires et changeants.

Par contre, les deux opérations sont complémentaires quand le transporteur sous-traite la seule opération matérielle de déplacement. Dans le transport routier de marchandises, la location de véhicule avec chauffeur ne pose pas de difficulté : ce n'est pas le chargeur que l'on déplace mais sa marchandise. Il n'y a pas de confusion possible entre les parties au contrat (chargeur, prestataire) et l'objet du contrat (une marchandise, que le transporteur prend en charge ou que le loueur véhicule). S'il n'y a qu'un affrètement, c'est que le chargeur souhaite garder la maîtrise du transport de la marchandise. Pour un

transport de voyageurs, le donneur d'ordre est aussi généralement l'objet de la prestation : entend-il ne pas être pris en charge, soit ne pas être véhiculé en toute sécurité, combien même il souhaite avoir un véhicule et un conducteur à sa complète disposition ? En dehors des cas où un prestataire s'est engagé à transporter des passagers en toute sécurité, mais le fait faire matériellement par un sous-traitant qui ne s'engage qu'au prêt d'un outil de transport et d'un équipage (ex. : affrètement d'aéronef par un transporteur aérien), l'existence d'un accord avec le voyageur pour une simple mise à disposition d'un véhicule et d'un chauffeur, sans engagement sur la sécurité, semble délicat à prouver.

Aussi, dans la plupart des situations concrètes, l'accord de volonté sur une simple mise à disposition n'existe pas, sauf, peut-être, pour des prestations très particulières où le professionnel s'engage pour un temps à répondre à toutes les demandes du client en matière de déplacement et d'accommodements liés au transport, ainsi que pouvaient le proposer les exploitants de véhicules de grande remise et aujourd'hui encore les entreprises de VTC offrant des prestations de luxe à l'aide de « *limousines* » ou de voitures de collection (mariage, shopping...). C'est bien un déplacement précis, que maîtrise totalement le conducteur, qui fait l'objet du contrat : le passager se laisse transporter. Aussi, tant pour les exploitants de taxi que pour les VTC, la prestation est en général celle d'un contrat de transport, entraînant une obligation de résultat de l'exploitant à l'égard du client, tant pour la sécurité que la ponctualité, dès l'instant où le passager monte dans la voiture jusqu'au moment où il en descend. C'est du moins le point de vue de la jurisprudence, ainsi qu'il a été jugé pour les taxis (Com., 4 déc. 1968, D. 1969, 200 ; CA Montpellier, 12 janv. 2011, n° 09/08960, *Rev. dr. transp.*, sept. 2011, somm. 128, obs. Paulin). C'est aussi l'opinion dominante de la doctrine. Il y a déjà fort longtemps, G. Levasseur abondait en ce sens (« Les transports en taxi ou autre voiture de place », *Annales de droit et des sciences sociales*, Sirey, 1933, p. 99 et s.). De façon générale, R. Rodière et B. Mercadal font du contrat de taxi un contrat de transport (*Droit des transports terrestres et aériens*, éd. Dalloz, 1990).

\*

Mais alors, pour quelle raison dit-on que les professionnels des voitures de place ou de remise sont des loueurs de véhicule quand en réalité ils prennent en charge une clientèle pour un transport ? Le poids de l'histoire d'abord, car cette terminologie est fort ancienne et la réglementation, dans ses différentes formes et évolutions, tend aussi à se reproduire. Mais cette explication reste courte. Fondamentalement, pour les taxis, voitures de remise et VTC, le fait de ne transporter qu'une seule personne, ou un petit groupe ayant exactement la même demande, dans un même véhicule fait apparaître le transport particulier comme une mise à disposition du conducteur et de son véhicule au service entier de ce client.

<http://cnriut2018.sciencesconf.org/>