

# Quand le droit remet « l'ubérisation » en question : commentaire de l'arrêt *Uber* de la Cour d'appel de Paris du 10 janvier 2019

par Barbara GOMES, Docteure en droit, Collaboratrice parlementaire au Sénat

## PLAN

### I. Plus qu'une intermédiation numérique : l'organisation d'une activité de transport

- A. Plus qu'une simple mise en relation entre des clients et des travailleurs indépendants...
- B. ... l'organisation d'un service de transport

### II. Une activité subordonnée au pouvoir de la plateforme

- A. Un large faisceau d'indices : l'existence de sujétions économiques et organisationnelles
- B. Contrôle, pouvoir, sanction et leurs nouveaux moyens d'expression

Le 10 janvier 2019, la Cour d'appel de Paris a rendu une décision très attendue portant sur la question du statut juridique des travailleurs des plateformes numériques et, plus particulièrement, des chauffeurs recourant à l'application Uber (1). La Cour allait-elle s'engager dans la voie tracée par la Chambre sociale de la Cour Cassation avec l'arrêt *TakeEatEasy* (2), confirmant son caractère jurisprudentiel ou, au contraire, tenter d'en circonscrire la portée à celle d'un simple arrêt d'espèce ? D'autant qu'il y a un an à peine, la Cour d'appel avait statué en faveur de la plateforme et du caractère indépendant de l'activité de ses chauffeurs (3).

Dans cette affaire, Monsieur P. prétend avoir été engagé par Uber pour exercer l'activité de chauffeur. Il conteste la rupture de sa relation contractuelle (qu'il assimile à un licenciement abusif), demande la requalification de son contrat de prestation de services en contrat de travail à durée indéterminée et forme des demandes indemnitaires et des rappels de salaires (4). Les sociétés Uber BV et Uber France, toutes deux assignées, affirment, quant à elles, qu'Uber n'est « qu'un intermédiaire de transport mettant en relation des professionnels et des indépendants fournissant une prestation de transport et des personnes souhaitant en bénéficier, utilisant son application et des facilités de paiement ». En d'autres termes, Uber ne serait qu'une plateforme-support à des activités qu'elle ne dirige pas, comme le sont Ebay (5) ou Etsy (6). Les « professionnels » ne seraient donc pas des travailleurs subordonnés, mais des chauffeurs indépendants.

Suivant la ligne tracée par la Cour de cassation, la Cour d'appel de Paris opère un virage à 180 degrés en statuant en faveur de la requalification d'un « Chauffeur Uber ». Si l'arrêt de la Chambre sociale a pu paraître laconique à certains égards, la Cour d'appel se montre plus prolixe, dévoilant l'artifice des discours lorsqu'ils se trouvent confrontés à la réalité des pratiques. Il ressort, en effet, de l'arrêt qu'Uber n'est pas une plateforme de mise en relation entre des chauffeurs indépendants et des passagers : elle offre un service de transport dont elle a l'entière maîtrise (I) et qu'elle organise en exerçant sur ses chauffeurs un pouvoir caractéristique de la relation de travail salariée (II).

(1) CA Paris, 10 janv. 2019, S n° RG 18/08.357 - n° Portalis 35L7-V-B7C-B6AZK. V. not. P. Adam, « Le chauffeur Uber, un salarié comme les autres », *Lexbase Hebdo*, Éd. Soc., 31 janv. 2019, n° 770 ; B. Bossu, « Plateforme numérique : le droit du travail fait de la résistance », n. ss Cass. Soc. 28 novembre 2018, n° 17-20.079, JCP E Semaine Juridique, 17 janv. 2019, p. 53 ; F. Lalanne, « Après *TakeeatEasy, Uber !* », *Juris. Soc. Lamy*, 25 févr. 2019, n° 470, p.v1 ; T. Pasquier, « Les plateformes numériques dans la tourmente : à propos de l'arrêt Uber rendu par la Cour d'appel de Paris le 10 janvier 2019 », *SSL* n° 1845, 21 janv. 2019, p. 6.

(2) Cass. Soc. 28 nov. 2018, n° 17-20.079, *TakeEatEasy* ; C. Courcol-Bouchard, T. Pasquier, « Le livreur, la plateforme et la qualification du contrat », *RDT* 2018 ; B. Gomes, « *TakeEatEasy* : une première requalification en faveur des travailleurs des plateformes », *SSL* n° 1841, 12 déc. 2018, p. 6 ; J. Icard J., « La requalification en salarié d'un travailleur dit indépendant exerçant par le biais d'une plateforme numérique », *Bull. trav.*, janv. 2019, p. 15, *Chron. Contrat de travail* ; M. Peyronnet, « *TakeEatEasy* contrôle et sanction des salariés », *RDT*, Dalloz, janv. 2019, p. 36 ; Dockès E., « Le salariat des plateformes – à propos de l'arrêt *TakeEatEasy* », *Dr. Ouvr.* 2019, p. 8 ; P. Lokiec, « De la subordination au contrôle », *SSL* n° 1841, 12/12/18.

(3) CA Paris, Pôle 1 – Ch. 2, 20 avr. 2017, n° 16/02.849. Sur les premières frilosités des juges du fond, v. not. A. Fabre, « *Les travailleurs des plateformes sont-ils des salariés ? Premières réponses frileuses des juges français* », *Dr. Soc.* 2018, p. 547

(4) En application du Code de travail et de la convention collective nationale des transports routiers et activités auxiliaires du transport.

(5) Ebay se définit comme la plus grande place de marché en ligne au monde. Elle propose d'acheter ou vendre tout type de produits sur sa plateforme « produits électroniques, voitures, vêtements, pièces de collection, articles de sport, appareils photo numériques, articles pour bébés, bons d'achat et de nombreux autres objets », <https://www.ebay.fr>

(6) Etsy est une plateforme de vente en ligne, proposant un choix d'article très diversifié, de la photographie d'art à la literie, en passant par les bijoux, les vêtements ou encore les produits alimentaires. <https://www.etsy.com/fr>

## I. Plus qu'une intermédiation numérique : l'organisation d'une activité de transport

Afin de limiter son activité à une simple fonction-support, les plateformes de travail telle qu'Uber prétendent n'être que des plateformes de mise en relation entre des professionnels et des personnes souhaitant se faire transporter (7). Pourtant, comme l'avait déjà affirmé la Cour de justice de l'Union européenne (8), l'activité d'Uber ne se limite pas à une simple mise en relation numérique entre des chauffeurs indépendants et des clients potentiels (A), l'intermédiation numérique n'étant, en réalité, que l'accessoire d'un service plus global de transport (B).

### A. Plus qu'une simple mise en relation entre des clients et des travailleurs indépendants...

#### L'opérateur de plateformes en ligne : la mise en relation avec des travailleurs indépendants.

La Cour d'appel, juste après l'exposé des moyens des parties, commence son analyse par le rappel de la définition « d'opérateur de plateforme en ligne », telle qu'on la trouve à l'article L.111-7 du Code de la consommation (9). Est ainsi qualifiée d'opérateur de plateforme en ligne toute personne physique ou morale proposant, à titre professionnel, de manière rémunérée ou non, un service de communication au public en ligne reposant soit sur le classement ou le référencement, au moyen d'algorithmes informatiques, de contenus, de biens ou de services proposés ou mis en ligne par des tiers ; soit sur la mise en relation de plusieurs parties en vue de la vente d'un bien, de la fourniture d'un service ou de l'échange ou du partage d'un contenu, d'un bien ou d'un service. En somme, la société exploitante de la plateforme ne gère et n'organise que des fonctions-supports permettant le classement, le référencement ou la mise en relation numérique entre des particuliers et/ou des professionnels indépendants.

La société Uber BV revendique cette qualité d'opérateur de plateforme en ligne. Elle ne serait qu'un intermédiaire qui met en relation des professionnels indépendants fournissant une prestation de transport et des personnes souhaitant en bénéficier, grâce à une application accessible rapidement, simplement et

offrant des facilités de paiement. Dès lors, les sociétés mises en cause estiment ne pas avoir la qualité de donneurs d'ordre, ni même, *a fortiori*, faire naître entre elles et les chauffeurs une relation de travail subordonnée. Elles affirment conclure des partenariats commerciaux avec des professionnels indépendants ou des sociétés de transports qui travaillent avec des chauffeurs, « *partenariats qui sont sans engagement financier, n'incluent aucune forme d'obligation de travail, ni aucune exclusivité* ». Selon la plateforme, la fourniture par Uber au client de l'Application Chauffeur et des Services Uber ne crée qu'« *une relation légale et commerciale directe entre Uber et le Client* » qui ne donne lieu à l'exercice d'aucun pouvoir de contrôle ou de direction sur l'activité de ses clients ou de ses chauffeurs (art. 2.4 du contrat de prestation de service), ni dans les conditions d'exercice de l'activité des chauffeurs (fourniture du service, acquisition et entretien du véhicule, etc.), ni dans le choix de la clientèle. Les chauffeurs sont libres d'accepter ou de refuser toute sollicitation et de déterminer leurs horaires de travail.

La Cour d'appel rappelle, cependant, qu'elle n'est pas liée par les stipulations du contrat qui indiquent la nature commerciale de l'activité entre Uber et ses « *partenaires chauffeurs* » ; la qualification de contrat de travail est d'ordre public. Dès lors, « *la qualification contractuelle que les parties donnent à leur relation doit s'effacer devant les conditions de fait dans lesquelles s'exerce l'activité que la convention prétend régir* ».

**L'absence d'indépendance des chauffeurs.** Il est intéressant de relever que la Cour d'appel, juste avant d'entamer l'application à l'espèce, s'attache à caractériser l'activité indépendante. Selon elle, la « *condition essentielle de l'entreprise individuelle indépendante est le libre choix que son auteur fait de la créer ou de la reprendre, outre la maîtrise de l'organisation de ses tâches, sa recherche de clientèle et de fournisseurs* ». Le recours au terme « *d'entreprise individuelle* » est par ailleurs signifiant. Il permet aux juges de suggérer le caractère contraint de l'enregis-

(7) Sur une proposition de typologie des différents types de plateformes, v. B. Gomes, « *Le crowdworking : essai sur la qualification du travail par l'intermédiation numérique* », RDT 2016, p. 464.

(8) Arrêt par ailleurs cité par la Cour d'appel de Paris, v. CJUE, 20 déc. 2017, aff. C-434/15, *Asociación Profesional Elite Taxi c. Uber Systems Spain SL*.

(9) Art. L.111-7, C. comm. : « *1. - Est qualifiée d'opérateur de plateforme en ligne toute personne physique ou morale proposant, à titre professionnel, de manière rémunérée ou non, un service de communication au public en ligne reposant sur : 1° Le classement ou le référencement, au moyen d'algorithmes informatiques, de contenus, de biens ou de services proposés ou mis en ligne par des tiers ; 2° Ou la mise en relation de plusieurs parties en vue de la vente d'un bien, de la fourniture d'un service ou de l'échange ou du partage d'un contenu, d'un bien ou d'un service. (...)* », souligné par nous.

trement au Registre du commerce et des sociétés (cf. *infra*) et l'absence d'indépendance réelle des chauffeurs : l'indépendance est la qualité de l'entrepreneur. Le travailleur indépendant est celui qui dispose de « *la liberté et l'indépendance de prendre les décisions économiques élémentaires* » (10) : choisir ses clients, ses tarifs, les risques qu'il souhaite ou non prendre, les marges qu'il compte ou non faire ou encore choisir où, quand et comment il compte réaliser son activité. En somme, il décide des conditions de réalisation de son activité professionnelle et de ses stratégies entrepreneuriales. Dès lors, il est un acteur à part entière sur le marché. Or, les faits de l'espèce vont clairement dans le sens d'une absence de qualité « *d'entrepreneur indépendant* ».

Les juges relèvent, en effet, que les chauffeurs ne disposent pas d'une clientèle propre. La charte de la communauté Uber – document non contractuel qui regorge pourtant d'éléments encadrant la relation – interdit la prise en charge d'autres passagers que ceux relevant de l'application, alors même que le service Uber Pool offre précisément la possibilité de prise en charge différents clients. Surtout, les chauffeurs ont interdiction de contacter les passagers à l'issue de la course ou de conserver leurs données personnelles, « *les privant ainsi de la possibilité, pour un passager consentant, de laisser au chauffeur ses coordonnées pour réserver une prochaine course en dehors de l'application Uber* » (11). En outre, les tarifs ne sont pas déterminés ou négociés par les chauffeurs. Ils sont imposés par la plateforme au travers de ses algorithmes, qui calculent l'itinéraire à emprunter et le montant de la course. Dans la mesure où le contrat de prestation de service prévoit une possibilité d'ajustement du tarif par la plateforme, notamment si le chauffeur a choisi un « *itinéraire inefficace* », l'itinéraire même du trajet est imposé par Uber. Ces corrections – pratiquées sur l'appelant – traduisent selon la Cour « *le fait qu[e la plateforme] lui donnait des directives et en contrôlait l'application* ». L'activité du chauffeur s'avère, en réalité, être entièrement organisée par la plateforme, dont le rôle ne se limite pas à une mise en relation, mais à l'organisation de tout un service de transport.

## B. ... l'organisation d'un service de transport

### Une décision dans la ligne de l'arrêt *Elite Taxi*.

La Cour de justice de l'Union européenne avait déjà offert une réponse à la question de l'activité de la plateforme à l'occasion du recours préjudiciel dans un arrêt *Elite Taxi contre Uber Espagne*. La question était celle de savoir si Uber offrait, comme il le prétendait, un service relevant des sociétés d'information (directive 2000/31 (12)) ou, comme l'affirmait l'Association professionnelle Elite Taxi, si la plateforme devait être considérée comme proposant un service de transport de personnes (directive 2006/123 (13)). Dans un cas, aucun État membre n'était alors admis à restreindre sa liberté de prestation de services par la mise en place d'autorisations préalables à l'exercice de son activité commerciale. Dans l'autre, il était alors possible d'envisager des mesures restreignant la liberté de principe. L'examen de cette question a alors conduit les juges à vérifier si le postulat d'une simple « *mise en relation* » entre des professionnels et des passagers était conforme à la réalité des faits. Ils suivent alors les conclusions de l'avocat général Maciej Szpunar : « *Uber prétend se limiter uniquement à lier l'offre (de transport urbain) à la demande. Je pense cependant que c'est une vision réductrice de son rôle. En fait, Uber fait beaucoup plus que lier l'offre à la demande : il a lui-même créé cette offre* » (14). Dès lors, l'activité des chauffeurs est intrinsèquement liée à la plateforme : « *les chauffeurs qui roulent dans le cadre de la plateforme Uber n'exercent pas une activité propre qui existerait indépendamment de cette plateforme. Au contraire, cette activité peut exister uniquement grâce à la plateforme, sans laquelle elle n'aurait aucun sens* » (15). Si la Cour de justice ne statue pas sur la qualification de l'activité professionnelle des chauffeurs, le recours préjudiciel ne portant pas sur cette question, elle permet de lever le voile sur la nature de l'activité développée par Uber : l'organisation d'un service de transport. La décision de la Cour d'appel de Paris s'inscrit précisément dans cette ligne.

**L'intégration dans un service (organisé) de transport.** Il ressort des constatations des juges du

(10) F. Valdés Dal-Ré (Coordinador de la Comisión), J. Cruz Villalon, S. Del Rey Guanter, J.-A. Maroto Acín, C. Saez Lara, *Un estatuto para la promoción y tutela del trabajador autónomo, Informe de la comisión de Expertos, designado por el ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, para la elaboración de un Estatuto del Trabajador Autónomo*, oct. 2005.

(11) CJUE, 20 déc. 2017, aff. C-434/15, *Asociación Profesional Elite Taxi c. Uber Systems Spain*, SL. V. not. B. Gomes, « *Les plateformes en droit social. L'apport de l'arrêt Elite Taxi contre Uber* », RDT 2018, févr. 2018, p. 250 ; F. Martucci, « *La Cour de justice de l'Union européenne considère que le service mettant en relation le client avec un chauffeur particulier est un service de transport* », Concurrences, juin 2018, p. 183 ; C. Nourissat, « *Note sous Cour de Justice de l'Union Européenne, 20 décembre 2017, Asociación*

*Profesional Elite Taxi, affaire numéro C-434/15* », Journal du droit international, 2/2018, juin 2018, p. 689.

(12) Directive 2000/31/CE du Parlement européen et du Conseil du 8 juin 2000 relative à certains aspects juridiques des services de la société de l'information, et notamment du commerce électronique, dans le marché intérieur (« directive sur le commerce électronique »).

(13) Directive 2006/123/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 relative aux services dans le marché intérieur.

(14) Conclusions de l'avocat général M. Maciej Szpunar, préc., p. 56.

(15) *Ibid.*

fond que les chauffeurs sont entièrement intégrés au service de transport organisé par Uber. Ceux-ci ne disposent d'aucune liberté dans l'exercice de leur activité professionnelle. Les chauffeurs ne fixent pas leurs tarifs, il leur est interdit de se servir de l'application pour se constituer une clientèle propre, de même les conditions d'exercice de l'activité sont extrêmement encadrées (contrat, charte de la communauté Uber, conditions générales d'utilisation,

prestataires de services, telle que la location de voiture, sélectionnés par la plateforme et rémunérés au travers de l'activité qui y est réalisée...). En somme, l'activité d'Uber ne se limite pas à une simple mise en relation entre des chauffeurs professionnels indépendants et des passagers : elle organise tout un service de transport dans lequel les chauffeurs sont entièrement intégrés et privés de réelle liberté entrepreneuriale, soumis de fait au pouvoir de la plateforme.

## II. Une activité subordonnée au pouvoir de la plateforme

Uber n'est pas qu'une plateforme de mise en relation : elle offre un service complet de transport. Si cette étape est essentielle dans le processus de requalification, elle ne suffit pas, à elle seule, pour la permettre : encore faut-il que cette activité donne lieu à l'établissement d'un rapport de sujétion des travailleurs à la plateforme. Autrement dit, Uber exerce-t-elle un pouvoir sur ses chauffeurs ? Il est possible de distinguer deux formes de pouvoir : le pouvoir de droit et le pouvoir de fait.

Le pouvoir de l'employeur, « *avant d'être un pouvoir de droit, c'est-à-dire un pouvoir habilité, reconnu et borné par le droit, est un pouvoir de fait ou un "pouvoir rapport-social". Le pouvoir existe dès lors qu'une personne détient les moyens lui permettant d'exercer une influence prépondérante sur une autre. Et de ces moyens résulte concrètement, pour l'un, la faculté d'imposer à sa volonté à l'autre. Ces moyens sont donc des plus divers [mais ont tous en commun de permettre] à leur détenteur d'imposer à l'autre ce qu'il veut* » (16). Au-delà des obligations contractuelles, l'exercice du pouvoir s'opère alors par l'instauration de dispositifs qui vont normer les comportements de travail pour mieux les diriger, les contrôler ou les sanctionner. Or, la Cour d'appel de Paris a pu relever l'exercice d'un pouvoir qui s'exprime moins dans l'instauration d'obligations contractuelles que dans l'ensemble des documents non contractuels et des pratiques de la plateforme à l'égard des chauffeurs. Par l'adoption d'un large faisceau d'indices (A) et l'analyse de la géolocalisation et des mécanismes d'incitations comme preuves de l'existence du pouvoir (B), les juges ont pu prononcer la requalification en contrat de travail de la relation unissant M. P. à la plateforme Uber.

### A. Un large faisceau d'indices : l'existence de sujétions économiques et organisationnelles

L'organisation de la dépendance économique des chauffeurs. Comme la Cour de Cassation dans l'arrêt *Labbane* (17), la Cour d'appel recourt à la méthode du faisceau d'indices pour relever l'existence d'une relation de travail subordonnée. Il s'agit de relever ce qui, au-delà du contrat, constitue des dispositifs permettant l'encadrement et le contrôle de l'activité des travailleurs. Comme dans l'arrêt *Labbane*, l'absence d'indépendance réelle du chauffeur (cf. *supra*), l'intégration dans un service organisé et les indices d'une « *contrainte économique* » plaçant le travailleur dans un état de dépendance vont être autant d'indices permettant aux juges de pencher en faveur d'une requalification.

La Cour relève, en effet, que M. P. ne s'est pas inscrit au Registre des métiers par volonté de commencer une aventure entrepreneuriale, mais parce qu'il en a été « *contraint* » pour devenir « *partenaire* » d'Uber. De même, pour exercer son activité de chauffeur, M. P. a dû louer une licence VTC auprès la société Hinter France, (véritable) partenaire d'Uber. Or, dès lors que la société de location était rétribuée sur le chiffre d'affaires réalisé à partir des courses obtenues via la plateforme, le chauffeur se trouvait dans l'obligation de fait de générer un chiffre d'affaires en se connectant à la plateforme. De même, l'absence de possibilité pour les chauffeurs de se constituer une clientèle propre, comme celle de choisir leurs tarifs, de les négocier ou de subir des corrections tarifaires, l'ensemble de ces éléments étant exclusivement entre les mains de la plateforme (18), atteste de l'existence d'un dispositif d'encadrement par la contrainte économique.

(16) P.-E. Berthier, *La récompense en droit du travail : contribution à l'étude du pouvoir de l'employeur*, LGDJ, 2014, p.64, citant lui-même A. Jeammaud, « *le pouvoir patronal visé par le droit du travail* », in *Le pouvoir de l'employeur*, SSL, suppl. du 11 févr. 2008, n° 1340, p.13.

(17) A. Jeammaud, « *L'avenir sauvegardé de la qualification de contrat de travail, à propos de l'arrêt Labbane* », Dr. Soc. 2001, p.22.

(18) Cf. *supra*, « *L'absence d'indépendance des chauffeurs* ».

**L'intégration dans un service organisé.** Uber n'exerce pas qu'une simple fonction-support. L'activité de ses chauffeurs consiste à réaliser le service au cœur de son activité économique et commerciale (19). M. P. ne disposait alors d'aucune liberté dans la détermination des conditions d'exercice de son activité professionnelle, qui se limite à exécuter la prestation de services telle que vendue par la plateforme à ses clients ; il avait intégré un service organisé par Uber, « *qui lui donne des directives, en contrôle l'exécution et exerce un pouvoir de sanction à son endroit* » (20). Pour la Cour, « *loin de décider librement de l'organisation de son activité, de rechercher une clientèle ou de choisir ses fournisseurs, [M. P. a] intégré un service de prestation de transport créé et entièrement organisé par la société Uber BV, qui n'existe que grâce à cette plateforme* » (21). Dès lors, Uber peut « *vainement* » (22) affirmer que les passagers sont les seuls véritables donneurs d'ordre des chauffeurs ou encore qu'elle n'a aucun contact direct avec la clientèle de la plateforme lors de la conclusion du contrat de transport : les faits attestent que la plateforme, « *elle seule, centralise toutes les demandes de prestations de transport et les attribue, en fonction des algorithmes de son système d'exploitation, à l'un ou l'autre des chauffeurs connectés* » (23). En dépit de l'indépendance déclarée des chauffeurs, l'analyse des conditions de fait de leur activité a ainsi permis au juge de relever l'existence de sujétions de fait : rien n'oblige explicitement le travailleur à adopter un comportement, mais, en pratique, il s'avère assujéti à un pouvoir implicite.

## B. Contrôle, pouvoir, sanction et leurs nouveaux moyens d'expression

**Une vision plus large du rôle de la géolocalisation.** La Cour d'appel de Paris développe plus en détail le rôle de la géolocalisation dans l'exercice du pouvoir que ne l'avait fait la Cour de Cassation à l'occasion de l'arrêt *TakeEatEasy*. Cette géolocalisation offre des données permettant l'analyse et le suivi de l'itinéraire et de la position du chauffeur, ce qui, « *peu important les motivations avancées par la société Uber* », est un indice du pouvoir de contrôle. Seulement, elle est aussi le véhicule d'instructions quant à l'itinéraire à suivre. Un autre itinéraire jugé moins efficace peut et, en l'espèce, a donné lieu à des corrections tarifaires applicables au chauffeur. Ce contrôle de l'itinéraire, dans la mesure où le service

exécuté par le chauffeur est un service de transport, revient à contrôler l'activité même de ce dernier, sanctionné, le cas échéant, si les directives du GPS de la plateforme ne sont pas suivies. Direction, contrôle, sanction... La géolocalisation est ainsi un indice fort de la subordination de fait du chauffeur à la plateforme.

**L'incitation comme expression du pouvoir.** La requalification prononcée par les juges ne repose cependant pas uniquement sur la géolocalisation. La Cour, explicitement et méthodiquement, caractérise chacune des trois expressions du pouvoir. À cette occasion, il est intéressant de remarquer combien elle s'intéresse aux formes de sujétions plus implicites que celles exprimées dans des directives directes ou des sanctions coercitives. Ainsi, elle relève que les indications, suggestions et règles contenues dans la « *Charte de la communauté* » ou « *Règles fondamentales d'Uber* », combinées aux mentions du contrat conclu avec les chauffeurs, créent un environnement très contraignant pour ces derniers : temps d'attente du passager, interdiction d'accepter des pourboires, consignes sur les sujets à ne pas aborder (politique, religion, vie privée), d'accepter des passager issus d'une autre application pendant la course, taux d'annulation... Le caractère obligatoire et les sanctions des comportements interdits ou non préconisés par la plateforme ne sont pas toujours explicites, mais existent de fait. L'exemple de l'invitation à la déconnexion est, en ce sens, particulièrement éclairant. M. P. affirme, sans être démenti par la plateforme, qu'au bout de trois refus de sollicitation, un message « *Êtes-vous encore là ?* » est envoyé aux chauffeurs. La charte de la communauté invite, en effet, celles et ceux ne souhaitant pas accepter de courses à « *tout simplement* » se déconnecter. Seulement, la Cour relève que cette suggestion doit être appréciée à la lumière du point 2.4 du contrat, selon lequel Uber se réserve le droit de restreindre ou de désactiver l'accès à son application à sa discrétion. L'ensemble a pour effet « *d'inciter les chauffeurs à rester connectés pour espérer effectuer une course et, ainsi, à se tenir constamment, pendant la durée de la connexion, à la disposition de la société Uber BV, sans pouvoir réellement choisir librement, comme le ferait un chauffeur indépendant, la course qui leur convient ou non* » (24).

(19) Cf. *supra*, « L'opérateur de plateformes en ligne : la mise en relation avec des travailleurs indépendants ».

(20) CA Paris, 10 janv. 2019, S N° RG 18/08.357, préc., v. not. Liaison sociale quotidien, l'actualité ; n° 17734, 16 janvier 2019.

(21) *Ibid.*

(22) *Ibid.*

(23) *Ibid.*

(24) Et ceci d'autant plus que, comme le relève la Cour, « *le point 2.2 du contrat stipule que le chauffeur « obtiendra la destination de l'utilisateur, soit en personne lors de la prise en charge, ou depuis l'Application Chauffeur si l'utilisateur choisit de saisir la destination par l'intermédiaire de l'Application mobile d'Uber », ce qui implique que le critère de destination, qui peut conditionner l'acceptation d'une course, est parfois inconnu du chauffeur lorsqu'il doit répondre à une sollicitation de la plateforme Uber* », l'ensemble ayant été constaté par huissier.

L'incitation est, en effet, dans ces nouvelles organisations, l'expression de l'exercice renouvelé du pouvoir. Or, on observe une intensification de pressions indirectes (documents non contractuels, suggestions et recommandations, etc.) exercées par les mécanismes d'incitations, qui conduisent les travailleurs, s'ils veulent poursuivre leur activité pour

gagner leur vie, à intégrer les injonctions de la plateforme, à adopter une conduite de « *servitude volontaire* » (25). Cet arrêt rappelle ainsi que le pouvoir de l'employeur est d'abord une autorité, un « *pouvoir de fait* », qui s'exprime, notamment, dans sa capacité à imposer unilatéralement sa volonté aux travailleurs.

Barbara Gomes

(25) Chaignot N., *La servitude volontaire aujourd'hui – Esclavages et modernité*, PUF, coll. « Partage du savoir », 2012, et Schneider M., Big Mother, Psychopathologie de la vie politique, Odile Jacob,

2002 ; Vion-Dury P., *La nouvelle servitude volontaire ; enquête sur le projet politique de la Silicon Valley*, FyP éditions, 2016.

**CONTRAT DE TRAVAIL** Chauffeur ayant conclu un contrat de partenariat avec une plateforme (Uber) – Inscription obligatoire au Registre des métiers – Existence d'un service de prestation de transport créé et entièrement organisé par la plateforme – Absence de clientèle propre et de liberté de fixation des tarifs ou des conditions d'exercice de la prestation – Charte comportant des obligations et restreignant le développement d'une clientèle – Système de géolocalisation – Faisceau suffisant d'indices permettant de caractériser le lien de subordination imposé au chauffeur lors de ses connexions à la plateforme – Renversement de la présomption simple de non-salariat prévue à l'article L.8221-6 I du Code du travail – Requalification en contrat de travail.

COUR D'APPEL DE PARIS (Pôle 6 – Ch. 2) 10 janvier 2019  
M. P. contre Société Uber BV et SAS Uber France (RG n° 18/08.357)

**EXPOSÉ DU LITIGE**

M. P. expose qu'il a été « engagé » par la société Uber en tant que chauffeur en se soumettant à ses conditions intitulées « Conditions de partenariat », ainsi qu'à la charte intitulée « Charte de la communauté d'Uber » ;

Qu'il a commencé à travailler pour le compte de la société Uber le 12 octobre 2016 après avoir souscrit un premier contrat de location auprès d'un partenaire de la société Uber (Voitures Noires) ;

Qu'au cours de sa relation de travail, il recevait par messagerie électronique des notations relatives à la qualité du service, des recommandations sur la manière de se conduire avec les clients, ainsi que des décisions unilatérales d'ajustement du prix de la course ;

Que d'octobre 2016 à avril 2017, il a reçu toutes les semaines un rapport de « récapitulatif de paiement », ainsi qu'un « rapport hebdomadaire d'activités » ;

Que, sans la moindre explication, la société Uber a définitivement désactivé son compte Uber, le privant de la possibilité de recevoir de nouvelles demandes de réservation ;

Qu'ayant demandé à la société Uber les raisons de cette désactivation, la seule explication qui lui a été fournie est que cette décision a été prise après une étude approfondie de son cas.

C'est dans ces circonstances que, le 20 juin 2017, M. P. a saisi le Conseil de prud'hommes de Paris pour contester les conditions de cette rupture qu'il assimile à un licenciement abusif, demander la

requalification de sa relation de travail avec la société Uber en contrat de travail à durée indéterminée avec application de la Convention collective nationale des transports routiers et activités auxiliaires du transport, formant des demandes indemnitaires et de rappels de salaires subséquentes, assignant tant la société par actions simplifiée Uber France que la société de droit néerlandais Uber BV.

Par jugement entrepris du 28 juin 2018, le Conseil de prud'hommes de Paris a :

Dit que le contrat était de nature commerciale,

Dit que le Conseil de prud'hommes de Paris était incompétent au profit du Tribunal de commerce de Paris.

**PRÉTENTIONS DES PARTIES**

[...]

**MOTIFS DE LA DÉCISION**

*Sur la relation de travail entre M. P. et les sociétés Uber BV et Uber France :*

**Il est constant que M. P. s'est engagé auprès de la société Uber BV, société de droit néerlandais, en qualité de chauffeur, par un « formulaire d'enregistrement de partenariat », dans lequel il déclare avoir reçu et lu les conditions générales d'Uber, dénommées « Conditions de partenariat », faisant partie intégrante de ce formulaire, avec lequel elles forment le « Contrat ».**

**Il verse aux débats, au titre des documents contractuels, outre le formulaire d'enregistrement de**

partenariat : le contrat de prestation de services, dans sa version mise à jour au 1<sup>er</sup> février 2016, la charte de la communauté Uber, les règles fondamentales Uber.

Il expose que, pour travailler pour le compte d'Uber, il a obtenu, le 12 septembre 2016, sa carte professionnelle de conducteur de voiture de transport avec chauffeur et s'est également inscrit, le 28 septembre 2016, au registre Sirene, en tant qu'indépendant, en déclarant l'activité APE 4932Z « transport de voyageurs par taxis » ;

Que, concernant le véhicule, il a souscrit un premier contrat de location à effet du 10 octobre 2016, puis un deuxième à compter du 28 novembre 2016 auprès d'un partenaire d'Uber, la société Voitures Noires, puis un troisième, le 18 janvier 2017, auprès d'un autre partenaire d'Uber, la société Flexi-Fleet ;

Que, s'agissant de la carte professionnelle VTC (Voiture de Tourisme avec Chauffeur), il a, dans un premier temps, conclu le 12 octobre 2016 avec la société Hinter France un contrat de location de carte moyennant le versement de redevances directement prélevées par Uber, avant d'obtenir sa propre carte, le 7 décembre 2016 ;

Qu'il a installé sur son smartphone « l'application Uber », définie au point 1.6 du contrat comme « l'application mobile Uber qui permet aux prestataires de transport d'accéder aux services Uber afin de chercher, recevoir et exécuter des sollicitations de service de transport sur demande par des utilisateurs, susceptible d'être mise à jour ou modifiée par Uber à sa discrétion de temps à autre » ;

Que le terme « Services Uber » désigne, selon le point 1.17 « les services électroniques d'Uber exécutés par l'intermédiaire d'une plateforme de technologie électronique numérique intermédiaire sur demande, et les services associés qui permettent aux prestataires de transport de chercher, recevoir et exécuter des sollicitations sur demande de services de transport par les utilisateurs qui recherchent des services de transport. Ces services de transport incluent l'accès à l'Application Chauffeur et aux logiciels, sites internet et services de paiement associés d'Uber (...) » ;

Poursuivant l'infirmité du jugement entrepris, M. P. entend démontrer que chaque service de transport qu'il a effectué pour le compte de la société Uber BV, et celui de la société Uber France qu'il met aussi dans la cause, le plaçait dans un lien de subordination à leur égard et que les 2.038 courses qu'il a ainsi réalisées entre le 12 octobre 2016 et le 7 avril 2017 constituent autant de contrats de travail à durée déterminée, qui doivent être requalifiés en contrat de travail à durée indéterminée.

La société Uber BV et la société Uber France s'opposent à cette prétention en considérant que M. P. échoue à renverser la présomption de non-salariat qui pèse sur lui, qu'elles ne sont pas des donneuses d'ordre et que les chauffeurs qui utilisent l'application Uber ne sont pas dans un lien de subordination juridique à leur égard.

Le contrat de travail n'étant défini par aucun texte, il est communément admis qu'il est constitué par l'engagement d'une personne à travailler pour le compte et sous la direction d'une autre moyennant rémunération, le lien de subordination juridique ainsi exigé se caractérisant par le pouvoir qu'a l'employeur de donner des ordres et des directives, d'en contrôler l'exécution et de sanctionner les manquements de son salarié.

La qualification de contrat de travail étant d'ordre public et donc indisponible, il ne peut y être dérogé par convention. Ainsi, l'existence d'une relation de travail ne dépend ni de la volonté exprimée par les parties, ni de la dénomination qu'elles ont donnée à leur convention, mais des conditions de fait dans lesquelles est exercée l'activité, l'office du juge étant d'apprécier le faisceau d'indices qui lui est soumis pour dire si cette qualification peut être retenue.

L'article L.8221-6 du Code du travail dispose, quant à lui, que « I.- Sont présumés ne pas être liés avec le donneur d'ordre par un contrat de travail dans l'exécution de l'activité donnant lieu à immatriculation ou inscription :

1° Les personnes physiques immatriculées au Registre du commerce et des sociétés, au Répertoire des métiers, au Registre des agents commerciaux ou auprès des unions de recouvrement des cotisations de Sécurité sociale et d'allocations familiales pour le recouvrement des cotisations d'allocations familiales ;

2° Les personnes physiques inscrites au Registre des entreprises de transport routier de personnes qui exercent une activité de transport scolaire prévu par l'article L.214-18 du Code de l'éducation ou de transport à la demande conformément à l'article 29 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs ;

3° Les dirigeants des personnes morales immatriculées au Registre du commerce et des sociétés et leurs salariés ;

II.- L'existence d'un contrat de travail peut toutefois être établie lorsque les personnes mentionnées au I fournissent directement ou par une personne interposée des prestations à un donneur d'ordre dans des conditions qui les placent dans un lien de subordination juridique permanente à l'égard de celui-ci. (...) », instituant ainsi une présomption simple de non-salariat, qui supporte la preuve contraire.

Il doit encore être précisé que le fait que le travail soit effectué au sein d'un service organisé peut constituer un indice de l'existence d'un lien de subordination lorsque l'employeur en détermine unilatéralement les conditions d'exécution.

M. P., dont il ne saurait être contesté, du fait de son immatriculation au répertoire Sirene le 28 septembre 2016, qu'il entre dans la catégorie des personnes visées au I de l'article L.8221-6 précité, énumère plusieurs éléments au soutien de sa demande de requalification de ses services de transport en contrat de travail.

En premier lieu, il fait valoir qu'il n'était pas libre de se connecter à l'application Uber quand il le souhaitait, puisque, d'une part, il a, dans un premier temps, loué sa carte professionnelle à la société Hinter France, dont le montant était imputé sur le calcul des revenus réalisés avec l'Application Uber et alors que ce contrat stipulait que « Pour la durée du présent contrat, Hinter fait bénéficier le partenaire de la faculté (non exclusive, non transmissible et d'une durée limitée) d'exercer son activité en collaboration avec Hinter pour toute course concernant un client réalisée par l'intermédiaire de l'application développée par Uber », ce qui excluait de recourir à l'usage de cette carte au profit d'applications concurrentes à celles d'Uber ; que, de deuxième part, il a loué, à compter de février 2017, un véhicule à la société Flexi-Fleet, partenaire d'Uber, dont le loyer de 245 euros par semaine était également imputé sur le calcul des revenus réalisés avec l'application Uber, ce qui le contraignait à se connecter à la plateforme pour, à tout le moins, pouvoir régler hebdomadairement le montant de cette location, et que, de troisième part, le point 2.4 du contrat, stipule notamment que « (...) Uber se réserve également le droit de désactiver ou autrement de restreindre l'accès ou l'utilisation de l'application Chauffeur ou des services Uber par le client ou un quelconque de ses chauffeurs ou toute autre raison, à la discrétion raisonnable d'Uber », ce qui signifie que la connexion à la plateforme ne dépend pas du chauffeur, mais d'Uber, qui peut, à tout moment et à sa discrétion, empêcher un chauffeur de se connecter.

En deuxième lieu, M. P. soutient qu'il n'était pas libre de choisir ses horaires de travail, relevant le décalage existant entre heures de connexion et heures d'activité, au cours desquelles sont reçues les sollicitations de services de transport, qui ne dépendent pas de lui, mais des applications logicielles d'Uber, et ajoutant que c'est sa dernière course qui conditionne la fin de son horaire de travail, quelle qu'en soit la durée, quand bien même recevrait-il la sollicitation une minute avant l'heure de fin qu'il avait prévue pour arrêter son service.

En troisième lieu, il met en avant son impossible liberté de refuser ou d'annuler un service de transport, car, si le point 2.4 du contrat stipule que « Le client et ses chauffeurs gardent la possibilité, par l'intermédiaire des services Chauffeur, de tenter d'accepter, de refuser ou d'annuler une demande de services de transport acceptée par l'intermédiaire de l'Application Chauffeur » et que « Pour lever toute ambiguïté, le client comprend que le [chauffeur] conserve le droit intégral de fournir des services de transport à ses clients existants et d'utiliser d'autres services d'application logicielle indépendamment des services Uber », néanmoins « Uber se réserve le droit, à tout moment et à la seule discrétion d'Uber, de désactiver ou autrement restreindre l'accès ou l'utilisation par un client ou un chauffeur de l'Application Chauffeur ou des services Uber en cas

d'infraction au présent contrat (...). Uber se réserve également le droit de désactiver ou autrement de restreindre l'accès ou l'utilisation de l'Application Chauffeur ou des services Uber par le client ou un quelconque de ses chauffeurs ou toute autre raison, à la discrétion raisonnable d'Uber ».

Se référant à la charte de la communauté Uber, M. P. affirme qu'Uber exerce un contrôle permanent sur le taux d'acceptation des services de transport par les chauffeurs, puisque, sous la rubrique « Taux d'acceptation », est stipulé « Un taux élevé d'acceptation est essentiel à la qualité et à la fiabilité du service. Cependant, le fait de ne pas accepter de course n'entraîne pas la désactivation de votre compte pour autant. L'acceptation des commandes de course permet aux chauffeurs d'optimiser leurs revenus et au système de fonctionner de manière plus fluide. Nous savons que, parfois, un événement inattendu peut vous empêcher d'accepter toutes les commandes de course. Vous pouvez aussi avoir envie de faire une pause. Cependant, le fait de ne pas accepter les demandes entraîne des retards et affecte la fiabilité de notre service. Aussi, si vous ne souhaitez pas accepter de courses (par exemple pour faire une pause), déconnectez-vous, tout simplement ».

Il ajoute que lorsqu'un chauffeur n'accepte pas trois sollicitations, il reçoit automatiquement sur son smartphone le message suivant : « Êtes-vous encore là ? Vous ne semblez pas avoir accepté de commandes depuis un moment ? », et que la rubrique « Taux d'annulation » de la charte de la communauté Uber stipule « Une annulation par le chauffeur est le fait d'accepter une course, puis de l'annuler. Les annulations rendent l'expérience du passager désagréable et ont aussi un impact négatif sur les autres chauffeurs. Nous comprenons que, parfois, un événement inattendu peut vous obliger à annuler une course précédemment acceptée. Cependant, un faible taux d'annulation est primordial pour la fiabilité du système et la satisfaction des passagers. / Comment mon taux d'annulation est-il calculé ? Votre taux d'annulation est basé sur le nombre de courses que vous avez annulées par rapport au nombre de courses que vous avez acceptées. Par exemple, si vous avez accepté 100 courses, mais en avez annulé 4, votre taux d'annulation est de 4 %. Les meilleurs chauffeurs ont généralement un taux d'annulation inférieur à 5 %. / Qu'est-ce qui peut faire perdre l'accès à mon compte Uber ? Chaque ville possède son propre taux d'annulation maximal, basé sur le taux d'annulation moyen des chauffeurs dans le secteur. Nous vous préviendrons à plusieurs reprises si votre taux d'annulation est bien plus élevé que le taux maximal ou si vous annulez des courses plus souvent que les autres chauffeurs de votre ville. Si votre taux d'annulation reste au-dessus de la limite maximale, vous risquez de perdre l'accès à votre compte ».

En quatrième lieu, M. P. indique que le service de transport s'exécute sous l'autorité d'Uber, qui donne des ordres et des directives, lui-même s'engageant



à être exclusivement au service d'Uber pendant une course réservée via son application puisque, au titre des « activités inacceptables », la charte de la communauté Uber stipule que « Pour garantir la transparence et la sécurité de tous les utilisateurs, les activités effectuées en dehors de l'application Uber pendant une course réservée via l'application Uber (comme la prise en charge d'autres passagers en dehors du système Uber) sont interdites » ;

Qu'il devait « suivre les instructions du GPS de l'application », comme l'y invite un courriel du 13 octobre 2016, mis aux débats, Uber lui recommandant, au point 2.2 du contrat, d'attendre « au moins 10 minutes qu'un utilisateur se présente au lieu convenu », Uber lui transmettant via l'application l'adresse de destination afin d'effectuer le service de transport, lui fixait un trajet et un temps de parcours pour chaque course, tout incident se produisant pendant une course devant être signalé via l'Application Uber (Rubrique : « Votre avis compte » de la charte de la communauté Uber), Uber donnant au surplus aux chauffeurs des consignes de comportement dans la charte de la communauté Uber et les règles fondamentales Uber, telles celles de :

- Avoir une voiture aux normes et bien entretenue
- Ne jamais aborder de sujets sensibles ou personnels (religion, politique, vie privée)
- Ne jamais divulguer le contenu des conversations des passagers
- En cas d'incident avec un utilisateur, contacter Uber après le trajet via le bouton dans l'application
- En cas d'objet oublié par un passager dans votre voiture, contacter Uber via le bouton dans l'application
- Ne pas accepter les pourboires et rappeler que tout est compris dans le prix du trajet payé via l'application
- En cas de question sur le prix ou sur l'annulation, contacter Uber via le bouton dans l'application
- Ne jamais laisser une autre personne utiliser votre compte sur le réseau
- Ne jamais utiliser un véhicule différent de celui sélectionné dans l'application
- - Ne jamais démarrer le trajet sans le passager dans la voiture, le compte du chauffeur pouvant être désactivé en cas de comportement inapproprié de sa part.

En cinquième lieu, l'appelant fait valoir que le service de transport s'exécute sous le contrôle d'Uber, d'une part, par le biais de la géolocalisation, le point 2.8 du contrat stipulant que « (...) les informations de géolocalisation du chauffeur seront analysées et suivies par les services Uber lorsque le chauffeur est connecté et l'Application Uber est disponible pour recevoir des demandes de service de transport, ou lorsque le chauffeur fournit des services de transport (...) », d'autre part, par celui d'un système de notation par nombre d'étoiles de la part des utilisateurs.

En sixième lieu, M. P. fait état d'un système de sanctions mis en place par Uber en cas de taux élevé de refus

d'accepter une sollicitation de service de transport, la rubrique « Taux d'acceptation » de la charte de la communauté Uber stipulant que « L'acceptation des commandes de course permet aux chauffeurs d'optimiser leurs revenus et au système de fonctionner de manière plus fluide. Nous savons que, parfois, un événement inattendu peut vous empêcher d'accepter toutes les commandes de course. / Vous pouvez aussi avoir envie de faire une pause. Cependant, le fait de ne pas accepter les demandes entraîne des retards et affecte la fiabilité de notre système. Aussi, si vous ne souhaitez pas accepter de courses (par exemple pour faire une pause), déconnectez-vous, tout simplement. / Si vous refusez constamment les commandes de course, nous supposons que vous ne souhaitez plus en accepter du tout et vous serez déconnecté de l'application. Il vous suffira de vous reconnecter quand vous serez de nouveau prêt à accepter des courses avec l'application Uber » ;

Ou bien en cas de taux élevé d'annulation d'une sollicitation de service de transport préalablement acceptée, la rubrique « Taux d'annulation » de la même charte stipulant que « Une annulation par le chauffeur est le fait d'accepter une course, puis de l'annuler. Les annulations rendent l'expérience du passager désagréable et ont aussi un impact négatif sur les autres chauffeurs. Nous comprenons que, parfois, un événement inattendu peut vous obliger à annuler une course précédemment acceptée. Cependant, un faible taux d'annulation est primordial pour la fiabilité du système et la satisfaction des passagers. / Comment mon taux d'annulation est-il calculé ? Votre taux d'annulation est basé sur le nombre de courses que vous avez annulées par rapport au nombre de courses que vous avez acceptées. Par exemple, si vous avez accepté 100 courses, mais en avez annulé 4, votre taux d'annulation est de 4 %. Les meilleurs chauffeurs ont généralement un taux d'annulation inférieur à 5 %. / Qu'est-ce qui peut faire perdre l'accès à mon compte Uber ? Chaque ville possède son propre taux d'annulation maximal, basé sur le taux d'annulation moyen des chauffeurs dans le secteur. Nous vous préviendrons à plusieurs reprises si votre taux d'annulation est bien plus élevé que le taux maximal ou si vous annulez des courses plus souvent que les autres chauffeurs de votre ville. Si votre taux d'annulation reste au-dessus de la limite maximale, vous risquez de perdre l'accès à votre compte » ;

Ou encore par un système de sanctions financières, tel que décrit au point 4.3 du contrat, qui stipule que « Uber se réserve le droit d'ajuster le tarif utilisateur pour un cas particulier de service de transport (par ex. si le chauffeur a choisi un itinéraire inefficace, si le chauffeur n'a pas dûment mis fin à un service de transport dans l'Application Chauffeur, en cas d'erreur technique dans les Services Uber, etc.) », M. P. justifiant avoir fait l'objet d'ajustements de tarifs pour plusieurs courses ;

- Ou enfin par la possible perte d'accès au compte, prévue par la charte de la communauté Uber, sous

la rubrique « Sécurité », qui stipule que « *Qu'est-ce qui peut faire perdre l'accès à mon compte ? Si quelqu'un nous signale ce genre de comportement problématique [contact physique avec les passagers, emploi d'un langage, de gestes inappropriés ou grossiers, le fait d'entrer en contact avec les passagers après une course sans leur accord, enfreindre la loi lorsque vous utilisez l'application Uber, conduite dangereuse], nous vous contacterons afin de pouvoir effectuer une vérification. En fonction de la nature du problème, il se peut que votre compte soit suspendu pendant la durée des vérifications. Si le comportement signalé est grave, s'il s'agit d'un problème récurrent ou si vous refusez de coopérer, vous pouvez perdre définitivement l'accès à l'application Uber. Tout comportement impliquant de la violence, des actes à caractère sexuel, du harcèlement, de la discrimination ou une activité illégale lors de l'utilisation de l'application Uber peut entraîner la perte immédiate de l'accès à votre compte. Dans les cas d'enquêtes (policières ou autres), Uber coopérera avec les autorités afférentes conformément à notre politique en la matière* », M. P. justifiant à trois reprises avoir reçu des avertissements par courriels des 19 octobre, 28 décembre 2016 et 3 mars 2017, celui du 28 décembre 2016 étant ainsi libellé « *Nous remarquons que vos dernières notes sont très en-dessous des standards de qualité qu'attendent les utilisateurs d'Uber (4,4 au lieu de 4,63). Comme vous le savez, nous demandons à tous les conducteurs du réseau Uber d'avoir 4,50 de moyenne, sachant que la moyenne du réseau est de 4,70. Nous vous prions de faire un effort important pour maintenir l'expérience que vous proposez au niveau des standards d'Uber* », affirmant avoir été désactivé provisoirement le 11 novembre 2016 et justifiant l'avoir été définitivement le 7 avril 2017.

M. P. estime, au travers de ces éléments, faire échec à la présomption de non-salariat de l'article L. 8221-6 I du Code du travail, justifier d'un lien de subordination pour chaque prestation de transport effectuée pour le compte d'Uber et de pouvoir ainsi prétendre à leur requalification en contrat de travail à durée indéterminée entraînant la compétence du Conseil de prud'hommes de Paris pour en juger.

\* \* \*

La société Uber BV et la société Uber France – qui ne sollicite pas sa mise hors de cause, alors qu'elle expose que, depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2013, seule la société Uber BV contracte des partenariats avec les chauffeurs – soutiennent, quant à elles, qu'Uber est un intermédiaire de transport mettant en relation des professionnels indépendants fournissant une prestation de transport et des personnes souhaitant en bénéficier, utilisant son application et ses facilités de paiement.

Elles affirment conclure des partenariats commerciaux avec des chauffeurs indépendants ou des sociétés de transports qui travaillent avec des

chauffeurs, cette dernière catégorie représentant environ 70 % de ses partenaires, partenariats qui sont sans engagement financier, n'incluent aucune forme d'obligation de travail, ni aucune exclusivité.

En faveur du caractère commercial de la relation, les sociétés Uber citent des extraits du point 2.4 du contrat, qui stipule que « *Le Client [le partenaire] reconnaît et convient que la fourniture par Uber au Client de l'Application Chauffeur et des Services Uber crée une relation légale et commerciale directe entre Uber et le Client. Uber ne contrôle ni ne dirige le Client ou ses chauffeurs, et ne sera pas réputé diriger ou contrôler le Client ou ses Chauffeurs, de manière générale ou plus précisément en ce qui concerne leur exécution du présent Contrat, notamment en lien avec l'exercice de l'activité du Client, la fourniture des Services de transport, les actions ou omissions des Chauffeurs ou le fonctionnement et l'entretien de quelconques Véhicules. Le Client et ses Chauffeurs conservent exclusivement le droit de déterminer quand et pendant combien de temps utiliser, pour chacun d'entre eux, l'Application Chauffeur ou les Services Uber. Le Client et ses Chauffeurs gardent la possibilité, par l'intermédiaire de l'Application Chauffeur, d'accepter, de refuser ou d'ignorer une sollicitation de Services de transport par l'intermédiaire des Services Uber, ou d'annuler une demande de Services de transport acceptée par l'intermédiaire de l'Application Chauffeur, sous réserve des politiques d'annulation d'Uber alors en vigueur. (...) Le Client reconnaît et accepte avoir entière discrétion pour exercer son activité de manière indépendante et diriger ses Chauffeurs à son appréciation, y compris la capacité de fournir des services de transport à ses clients existants et d'utiliser d'autres services d'application logicielle indépendamment des Services Uber* ».

Elles considèrent ne pas avoir la qualité de donneurs d'ordre et réfutent l'existence d'un lien de subordination avec les chauffeurs qui utilisent l'application Uber.

Sur la qualité de donneurs d'ordre, les sociétés Uber font valoir, qu'agissant en celle d'intermédiaire, Uber n'est ni le client, ni le bénéficiaire de la prestation de transport, son modèle n'étant pas basé sur l'exploitation de services de transports, mais sur l'intermédiation entre exploitants de services de transports et utilisateurs de ces services, telle qu'elle avait été énoncée dans l'article L.3122-1 du Code des transports, dans sa version en vigueur du 3 octobre 2014 au 31 décembre 2016, et telle qu'elle est reprise depuis cette date par l'article L.3141-1 du même code ; que cette qualité d'intermédiaire a déjà été consacrée par des avis de l'Autorité de la Concurrence et plusieurs décisions de justice, relevant que la Cour de justice de l'Union européenne, dans un arrêt du 20 décembre 2017, a dit que le service Uber Pop, développé en Espagne, était soumis à la réglementation des transports uniquement car il s'agissait, dans ce

cas, de chauffeurs non professionnels ; que la loi n° 2016-1088 du 8 août 2016 a d'ailleurs introduit les articles L.7341-1 et suivants du Code du travail visant les travailleurs indépendants recourant, pour l'exercice de leur activité professionnelle, à une ou plusieurs plateformes de mise en relation par voie électronique ; que les véritables donneurs d'ordre des travailleurs réalisant la prestation de transport sont les consommateurs finaux qui bénéficient de cette prestation, citant une partie de la doctrine en ce sens.

S'agissant du lien de subordination, les sociétés Uber soulignent que de nombreuses décisions de jurisprudence ont retenu l'indépendance des chauffeurs et leur liberté de travail, exclusives d'une relation salariée.

Elles exposent qu'elles ne procèdent à aucun recrutement sélectif des chauffeurs, leur intérêt étant de conclure un maximum de contrats de partenariat ; qu'elles ne contrôlent ni la durée du travail, ni les horaires des chauffeurs, qui sont libres de se connecter à leur guise, ouvrant le risque à des situations de pénurie de chauffeurs ; qu'elles n'imposent nullement aux chauffeurs utilisant l'application Uber d'accepter les courses qui leur sont proposées ; qu'elles ne contrôlent pas l'activité des chauffeurs utilisant l'application, qui peuvent en utiliser d'autres, développer leur clientèle propre ou avoir une autre activité, les contrats de partenariat ne contenant aucune clause d'exclusivité ou de non-concurrence ; que le système de prélèvement des frais de service sur chaque course ne rend pas les chauffeurs captifs de l'application Uber, à l'inverse d'autres systèmes mettant en place des redevances forfaitaires indépendantes du chiffre d'affaires.

En ce qui concerne la période au cours de laquelle M. P. a travaillé sous couvert de la société Hinter France, exploitant VTC ayant mis à sa disposition, de manière temporaire, sa licence, les sociétés Uber réfutent le fait qu'il n'ait pas pu travailler pour d'autres applications qu'Uber, car il lui suffisait alors de « retirer l'autocollant Hinter » de son véhicule.

Elles formulent la même objection au sujet de la location ultérieure du véhicule via la société Flexi-Fleet, partenaire d'Uber, pour laquelle le libre choix d'un paiement par prélèvement sur le chiffre d'affaires généré par les courses effectuées via l'application Uber pouvait aussi être effectué directement sur les revenus générés à partir d'une application concurrente ou par la clientèle propre de M. P., peu important qu'il ait, en fait, ou non travaillé pour des applications concurrentes à celle d'Uber.

Elles soulignent la mauvaise foi de M. P. lorsque celui-ci met en avant la possibilité d'Uber de le déconnecter de l'application, ce qui concerne les rares cas de non-respect des obligations contractuelles et en rien le cadre d'une utilisation normale de cette application, ou bien lorsqu'il affirme qu'il n'était pas libre du choix de ses horaires qui sont entre les mains des seuls utilisateurs des prestations de transport dès lors

que le chauffeur est connecté à l'application, ou bien encore lorsqu'il prétend ne pas être libre de refuser ou d'annuler une course, la déconnexion à partir de trois refus n'étant que temporaire et la sanction de trop d'annulations de courses n'étant destinée qu'à garantir la fiabilité du système et préserver la satisfaction des passagers.

Les sociétés Uber contestent avoir imposé à M. P. des ordres et directives. Elles font valoir que l'interdiction faite aux chauffeurs de se livrer à toute autre activité pendant une course obtenue via l'application Uber relève de la sécurité et du bon sens le plus élémentaire, puisqu'un chauffeur ayant accepté une course doit s'y consacrer pleinement ; que le suivi d'un trajet via l'application Uber n'a rien d'obligatoire, chaque chauffeur pouvant librement choisir son système (tels Waze ou Google Maps) ; que les chauffeurs empruntent le trajet qu'ils souhaitent pour effectuer une course, pourvu qu'il soit approprié ; que le fait d'attendre pendant dix minutes le passager est une simple recommandation ; que l'adresse de prise en charge et le lieu de destination ne sont pas imposés par l'application Uber, mais par le passager, unique donneur d'ordre ; que les quelques règles fondamentales d'Uber et les conseils et recommandations inclus dans la charte de la communauté Uber ont pour objectif de garantir le professionnalisme des chauffeurs VTC et relèvent de la politesse, du savoir-vivre, du bon sens, de l'application des règles élémentaires de sécurité, et aussi une certaine qualité de service aux passagers et que ces règles ne peuvent être assimilées à des directives.

Elles se défendent également d'exercer un contrôle et un pouvoir disciplinaire sur les chauffeurs. À cet égard, elles exposent que la collecte des données de transport, enregistrées pendant les courses, n'est pas à visée de contrôle des chauffeurs, mais qu'elle a pour unique objectif d'assurer le bon déroulement du partenariat commercial et de permettre à Uber d'améliorer son service d'intermédiation en analysant les données agrégées ; que la collecte d'une notation de la part des passagers sert à s'assurer du respect par les partenaires du cahier des charges auquel ils doivent souscrire pour utiliser l'application et que cette notation est aussi à double sens, puisque les chauffeurs sont amenés à noter les passagers ; qu'en l'absence de directives formulées par Uber, il ne saurait y avoir de contrôle de sa part ; que le pouvoir de déconnexion d'un chauffeur ne caractérise en rien un lien de subordination à son encontre, mais la faculté donnée à un acteur économique de rompre un partenariat commercial si ses termes et conditions ne sont pas respectés par son cocontractant et qu'au cas d'espèce, si M. P. a été déconnecté de l'application Uber, c'est à raison de ses manquements graves et répétés, signalés à de multiples reprises par des passagers, dont les commentaires sont versés aux débats et que traduisait une notation insuffisante de leur part.

De ces éléments, les sociétés Uber tirent comme conséquence que M. P. échoue à reverser la présomption de non-salariat qui lui est applicable du fait de son inscription au Répertoire des métiers.

\* \* \*

Selon l'article L.111-7 du Code de la consommation :  
« 1. - Est qualifiée d'opérateur de plateforme en ligne toute personne physique ou morale proposant, à titre professionnel, de manière rémunérée ou non, un service de communication au public en ligne reposant sur : 1° Le classement ou le référencement, au moyen d'algorithmes informatiques, de contenus, de biens ou de services proposés ou mis en ligne par des tiers ; 2° Ou la mise en relation de plusieurs parties en vue de la vente d'un bien, de la fourniture d'un service ou de l'échange ou du partage d'un contenu, d'un bien ou d'un service. (...) ».

La société Uber BV revendique avoir mis en service une plateforme en ligne d'intermédiation de transport destinée à mettre en relation des professionnels indépendants fournissant une prestation de transport et des utilisateurs souhaitant en bénéficier.

À cet égard, elle rappelle les stipulations de l'article 2.4 du contrat, qui qualifient de légale et commerciale sa relation avec ses partenaires chauffeurs, qu'elle ne dirige, ni ne contrôle. Mais la qualification contractuelle que les parties donnent à leur relation doit s'effacer devant les conditions de fait dans lesquelles s'exerce l'activité que la convention prétend régir.

Une condition essentielle de l'entreprise individuelle indépendante est le libre choix que son auteur fait de la créer ou de la reprendre, outre la maîtrise de l'organisation de ses tâches, sa recherche de clientèle et de fournisseurs.

En l'espèce, il ne saurait être utilement contesté que M. P. a été contraint, pour pouvoir devenir « partenaire » de la société Uber BV et de son application éponyme, de s'inscrire au Registre des métiers et que, loin de décider librement de l'organisation de son activité, de rechercher une clientèle ou de choisir ses fournisseurs, il a ainsi intégré un service de prestation de transport créé et entièrement organisé par la société Uber BV, qui n'existe que grâce à cette plateforme, service de transport à travers l'utilisation duquel il ne constitue aucune clientèle propre, ne fixe pas librement ses tarifs, ni les conditions d'exercice de sa prestation de transport, qui sont entièrement régis par la société Uber BV.

C'est ainsi vainement que cette dernière affirme que seuls les utilisateurs sont les donneurs d'ordre des chauffeurs, lesquels n'ont aucun contact direct avec la clientèle de la plateforme lors de la conclusion du contrat de transport, puisque elle seule centralise toutes les demandes de prestations de transport et les attribue, en fonction des algorithmes de son système d'exploitation, à l'un ou l'autre des chauffeurs connectés.

En ce qui concerne la constitution d'une clientèle propre, il doit être rappelé que la charte de la communauté Uber, sous la rubrique « Activités inacceptables », interdit aux chauffeurs, pendant l'exécution d'une course réservée via l'application Uber, de prendre en charge d'autres passagers en dehors du système Uber, alors que les intimées indiquent que le groupe Uber a développé le service Uber Pool, « qui permet à plusieurs passagers de partager, sur la base de critères géographiques, tout ou partie d'une course effectuée par des chauffeurs professionnels disposant d'un véhicule dont la gamme est au moins équivalente à celle d'un Uber X », ce qui vient, pendant l'exercice de la prestation de transport pour le compte d'Uber, réduire à néant un attribut essentiel de la qualité de prestataire indépendant, ce d'autant que les règles fondamentales d'Uber ordonnent au chauffeur de « ne pas contacter les passagers à l'issue du trajet et de ne pas conserver leurs informations personnelles », au titre du respect des données, les privant ainsi de la possibilité pour un passager consentant de laisser au chauffeur ses coordonnées pour réserver une prochaine course en dehors de l'application Uber.

Au sujet des tarifs, il doit être relevé que ceux-ci sont contractuellement fixés au moyen des algorithmes de la plateforme Uber par un mécanisme prédictif, imposant au chauffeur un itinéraire particulier dont il n'a pas le libre choix, puisque le contrat prévoit, en son article 4.3, une possibilité d'ajustement par Uber du tarif, notamment si le chauffeur a choisi un « itinéraire inefficace », M. P. produisant plusieurs corrections tarifaires qui lui ont été appliquées par la société Uber BV et qui traduisent le fait qu'elle lui donnait des directives et en contrôlait l'application.

En matière de directives, M. P. justifie bien avoir, d'une part, reçu par courriel du 13 octobre 2016, celle de suivre « les instructions du GPS de l'application », ce qui vient d'ailleurs au confort de la recherche par Uber du trajet « efficace », d'autre part, de ce que l'article 2.2 du contrat recommande d'attendre au moins 10 minutes que l'utilisateur se présente au lieu convenu, et encore de directives comportementales, notamment sur le contenu des conversations à s'abstenir d'avoir avec les passagers ou bien la non-acceptation de pourboires de leur part, peu compatibles avec l'exercice indépendant d'une profession.

S'agissant du contrôle de l'activité des chauffeurs, force est de constater que l'application Uber en exerce un en matière d'acceptation des courses, puisque, sans être démenti, M. P. affirme que, au bout de trois refus de sollicitations, lui est adressé le message « Êtes-vous encore là ? », la charte invitant les chauffeurs qui ne souhaitent pas accepter de courses à se déconnecter « tout simplement ». Mais cette invitation doit être mise en regard des stipulations du point 2.4 du contrat, selon lesquelles « Uber se réserve également le droit de désactiver ou

autrement de restreindre l'accès ou l'utilisation de l'Application Chauffeur ou des services Uber par le Client ou un quelconque de ses chauffeurs ou toute autre raison, à la discrétion raisonnable d'Uber », lesquelles ont pour effet d'inciter les chauffeurs à rester connectés pour espérer effectuer une course et, ainsi, à se tenir constamment, pendant la durée de la connexion, à la disposition de la société Uber BV, sans pouvoir réellement choisir librement, comme le ferait un chauffeur indépendant, la course qui leur convient ou non, ce d'autant que le point 2.2 du contrat stipule que le chauffeur « obtiendra la destination de l'utilisateur, soit en personne lors de la prise en charge, ou depuis l'Application Chauffeur si l'utilisateur choisit de saisir la destination par l'intermédiaire de l'Application mobile d'Uber », ce qui implique que le critère de destination, qui peut conditionner l'acceptation d'une course, est parfois inconnu du chauffeur lorsqu'il doit répondre à une sollicitation de la plateforme Uber, ce que confirme le constat d'huissier de justice dressé le 13 mars 2017 que les intimées versent aux débats (p.28), étant observé que ce même constat indique (p.24) que le chauffeur dispose de seulement huit secondes pour accepter la course qui lui est proposée.

Il doit également être relevé que le contrôle des chauffeurs utilisant la plateforme Uber s'effectue via un système de géolocalisation, le point 2.8 du contrat stipulant que « (...) les informations de géolocalisation du chauffeur seront analysées et suivies par les services Uber lorsque le chauffeur est connecté et l'Application Uber est disponible pour recevoir des demandes de service de transport, ou lorsque le chauffeur fournit des services de transport (...) », peu important les motivations avancées par la société Uber BV de cette géolocalisation.

Sur le pouvoir de sanction, la fixation par la société Uber BV d'un taux d'annulation de commandes, au demeurant variable dans « chaque ville » selon la charte de la communauté Uber, pouvant entraîner la perte d'accès au compte, y participe, tout comme la perte définitive d'accès à l'application Uber en cas de signalements de « comportements problématiques » par les utilisateurs, auxquels M. P. a été exposé, peu important que les faits reprochés soient constitués ou que leur sanction soit proportionnée à leur commission.

À propos de la liberté de se connecter et, partant, du libre choix des horaires de travail, il convient tout d'abord de souligner que le fait de pouvoir choisir ses jours et heures de travail n'exclut pas, en soi, une relation de travail subordonnée, dès lors qu'il est démontré que lorsqu'un chauffeur se connecte à la plateforme Uber, il intègre un service organisé par la société Uber BV, qui lui donne des directives, en contrôle l'exécution et exerce un pouvoir de sanction à son endroit.

Encore faut-il ajouter que M. P. a, en l'espèce, dans un premier temps, exercé sa prestation de service sous la

licence VTC de la société Hinter France, partenaire de la société Uber BV, rétribuée sur le chiffre d'affaires réalisé à partir des courses obtenues via la plateforme Uber, sans possibilité contractuelle d'exercer cette activité en dehors de cette plateforme, les intimées lui opposant vainement qu'il aurait alors pu exercer en parallèle une activité indépendante, simplement en retirant l'autocollant Hinter de son véhicule, dès lors qu'il n'était pas encore titulaire de la carte professionnelle VTC. Pour régler cette licence, il était donc contraint de générer un chiffre d'affaires en se connectant à la plateforme Uber.

Il sera, en outre, rappelé le pouvoir discrétionnaire « raisonnable » d'Uber au point 2.4 du contrat de désactiver ou de restreindre l'accès à l'application Chauffeur, qui limite d'autant la liberté de connexion des chauffeurs de se connecter à la plateforme.

La Cour en déduit qu'un faisceau suffisant d'indices se trouve réuni pour permettre à M. P. de caractériser le lien de subordination dans lequel il se trouvait lors de ses connexions à la plateforme Uber et d'ainsi renverser la présomption simple de non-salariat que font peser sur lui les dispositions de l'article L.8221-6 I du Code du travail.

Infirmer le jugement entrepris, la Cour dira que le contrat de partenariat signé par M. P. avec la société Uber BV s'analyse en un contrat de travail, pour lequel l'article L.1411-1 du Code du travail donne compétence au Conseil de prud'hommes pour régler les différends qui peuvent s'élever à son occasion et devant lequel l'affaire sera renvoyée, par application de l'article 86 du Code de procédure civile, sans qu'il y ait lieu à examiner la demande d'évocation formée par M. P. à titre subsidiaire.

Sur l'article 700 du Code de procédure civile

Il est équitable d'allouer à M. P. une indemnité de procédure de 3.000 euros.

PAR CES MOTIFS

La Cour, statuant par arrêt contradictoire,

Infirme le jugement entrepris en toutes ses dispositions,

Et statuant à nouveau,

Dit que le contrat ayant lié M. P. à la société de droit néerlandais Uber BV est un contrat de travail,

Renvoie l'affaire devant le Conseil de prud'hommes de Paris,

Condamne *in solidum* la société de droit néerlandais Uber BV et la société par actions simplifiée Uber France à payer à M. P. la somme de 3.000 euros sur le fondement de l'article 700 du Code de procédure civile,

Condamne *in solidum* la société de droit néerlandais Uber BV et la société par actions simplifiée Uber France aux dépens d'appel.

(M. Leplat, prés. – M<sup>e</sup> Masson, Me Gaillard, av.)