



**Avis oral du premier avocat général relatif à l'arrêt n°374 du  
4 mars 2020 (pourvoi n°19-13.316) [arrêt Uber]**

Décision attaquée : 10 janvier 2019 de la cour d'appel de Paris

la société Uber France, la société Uber BV  
C/M. A... X...

**Catherine Courcol-Bouchard, premier avocat général**  
Formation plénière du 13 février 2020

---

Lorsqu'il s'agit, comme aujourd'hui, de qualifier une relation de travail, nous savons que c'est la réalité des rapports établis entre les parties qui doit prévaloir.

**> Dès lors, quelle est la réalité des relations entre la société Uber et son chauffeur ?**

Cette réalité, c'est que, pour travailler comme chauffeur pour la société Uber, M. X... a dû adopter le statut de VTC (voiture de transport avec chauffeur), donc obtenir une carte professionnelle et s'inscrire au répertoire SIRENE en qualité de travailleur indépendant.

Il a dû aussi :

- signer divers documents contractuels émis par la société Uber ;
- pour obtenir sans délai une licence VTC, la louer à une filiale d'Uber (seules les courses réalisées par l'intermédiaire d'Uber pouvant bénéficier de cette licence) ;
- louer un véhicule successivement à deux partenaires d'Uber ;
- et enfin installer sur son smartphone personnel l'application chauffeur Uber.

Une fois introduit dans la galaxie Uber, ou, plus juridiquement, dans le service organisé Uber, le chauffeur a pu réaliser 2.038 courses sur une

période d'environ 6 mois, jusqu'à ce que son compte soit, sans explication, désactivé par la société Uber. **Fin des relations de travail et début du contentieux.**

➤ **La cour d'appel**, faisant droit à la demande de requalification en contrat de travail du contrat liant le chauffeur à la société Uber, raisonne en deux temps :

- **Dans un 1<sup>er</sup> temps**, elle commence par rappeler ce qu'est une véritable entreprise individuelle indépendante, qui suppose le libre choix de la créer ou de la reprendre, la maîtrise de l'organisation de ses tâches et de sa recherche de clientèle et de fournisseurs.

Et elle constate que telle n'est pas la situation du chauffeur Uber et reprend l'analyse faite par la CJUE dans sa décision Elite taxi contre Uber Systems Espagne du 20 décembre 2017, selon laquelle le chauffeur intègre *"un service de prestation de transport créé et entièrement organisé par la société Uber qui n'existe que grâce à cette plateforme"*. Peu importe qu'il s'agisse d'Uber Pop ou d'Uber X, **le service de transport est entièrement organisé par Uber et n'existe que via cette plateforme.** [Cela ne paraît en réalité plus sérieusement contesté par la société Uber, qui a communiqué le 6 février dernier un arrêt Viacab contre Uber du 12 décembre 2019 de la chambre commerciale de la cour d'appel de Paris, laquelle juge que *"la prestation de transport est la principale prestation, de sorte que la phase de mise en relation n'a qu'un caractère préparatoire, que les sociétés Uber sont des opérateurs de transport de personnes"*. La chambre commerciale me paraît sur ce point infiniment plus convaincante que lorsqu'elle s'essaie au droit du travail...].

- **Dans un second temps**, la cour d'appel passe en revue les éléments contractuels, effectivement appliqués, caractérisant cette dépendance du chauffeur vis à vis d'Uber : limitation des relations avec les clients, fixation autoritaire des tarifs, directives données au chauffeur, contrôle de son activité via une géolocalisation permanente, et enfin pouvoir discrétionnaire d'Uber de priver à tout moment le chauffeur de l'accès à la plateforme, c'est à dire de travail.

Elle déduit de ces constatations, appliquant votre jurisprudence constante, *"qu'un faisceau suffisant d'indices se trouve réuni pour permettre à M. A...*

*X... 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."*

**Cet arrêt me paraît parfaitement clair, cohérent et conforme à la loi comme à votre jurisprudence.**

Les juges d'appel ont en effet recherché des indices de subordination au travers de l'intégration du chauffeur dans un service organisé au sein duquel il est économiquement dépendant mais aussi en analysant l'exercice par la plateforme de pouvoirs de direction, de contrôle et de sanction. Je renvoie à mes conclusions écrites sur les griefs faits sur ce point à l'arrêt par les neuf dernières branches du moyen unique du pourvoi.

➤ Je m'arrêterai seulement sur les trois premières branches du moyen, présentées à titre principal, selon lesquelles l'existence d'un contrat de travail est rigoureusement incompatible avec la liberté laissée à celui qui se prétend salarié de travailler ou non. Peu importerait dès lors qu'existent des indices de subordination pendant la période de travail.

Trois observations :

- **La première**, c'est qu'il n'est pas contesté que le chauffeur qui a contracté avec la société Uber peut se connecter à l'application quand il le souhaite.

Mais **cette liberté de connexion n'est qu'un indice** qui ne peut à lui seul évincer tous les autres indices de subordination. La cour d'appel le rappelle : *"le fait de pouvoir choisir ses jours et heures de travail n'exclut pas **en soi** une relation de travail subordonnée"*.

C'est en effet ce que vous avez jugé dans l'arrêt Bastille Taxi, le 19 décembre 2000 comme dans l'arrêt Take Eat Easy, le 28 novembre 2018.

- **Deuxième observation** : **cette liberté du chauffeur de choisir de travailler ou non est très relative**, compte tenu du contexte dans lequel elle s'exerce. En effet :

- **d'une part**, le chauffeur n'a adopté un statut de travailleur indépendant qu'à la demande de la société Uber, s'agissant d'une condition présentée comme indispensable au partenariat. Comme pour le livreur de Take Eat Easy, **il s'agit d'un particulier qui, pour pouvoir travailler pour la plateforme, va être contraint de devenir entrepreneur individuel**. Il n'a pas le choix, puisque Uber n'emploie pas de chauffeurs salariés.

- **d'autre part**, les documents contractuels sur lesquels s'est engagé le chauffeur sont **multiples et pour l'essentiel illisibles** : le "formulaire d'enregistrement de partenariat", le contrat de prestation de services (ou "conditions de partenariat"), la "charte de la communauté Uber" font 50 pages rédigées en petits caractères illisibles sur l'écran d'un smartphone. Seules les 10 pages de "règles fondamentales Uber" sont lisibles. Et, sauf erreur de lecture de ma part, aucun de ces documents ne précise le tarif auquel seront facturées les courses ni le prix à payer par le chauffeur à Uber pour ses services.

Les juges anglais, saisis dans des conditions similaires par des chauffeurs Uber, ont qualifié ces documents d'*arrangements contractuels alambiqués, complexes et artificiels, formulés sans aucun doute par une batterie d'avocats, élaborés et dictés unilatéralement par Uber à des dizaines de conducteurs et de passagers, dont aucun n'est en mesure de corriger ou autrement résister au langage contractuel.* On ne saurait mieux décrire l'absence de liberté réelle du chauffeur lorsqu'il contracte.

- **Troisième observation : la liberté du chauffeur est d'autant plus relative** que, comme le souligne la société Uber dans son mémoire ampliatif, son *“ modèle économique permet à certaines catégories de travailleurs, peu expérimentés et/ou peu qualifiés, exclues du marché traditionnel de l'emploi, de développer une activité professionnelle ”*.

Uber contracte donc le plus souvent avec des personnes en situation de fragilité économique. Elles ont besoin de travailler et il s'agit pour elles, très souvent, d'un emploi principal . Et, ne disposant pas d'un véhicule ad hoc, elles doivent en louer un.

Ainsi un chauffeur doit-il payer :

- la location du véhicule, soit l'espèce 245 euros par semaine ;

- 25% de son chiffre d'affaires en frais de service, payés à Uber à un taux révisable unilatéralement et à tout moment par Uber ;
- 5% de son chiffre d'affaires pour la location de la licence VTC durant ses premiers mois d'activité.

Les courses étant payées directement par le passager à la société Uber, celle-ci prélève directement ces frais de service et de location, avant de reverser périodiquement le restant au chauffeur .

Celui-ci aura bien sûr à payer en sus les frais de carburant et d'assurance, ainsi que les diverses taxes et charges sociales dues en qualité de travailleur indépendant.

Ce qui, selon un rapport récent de l'Inspection générale des affaires sociales, *“peut se traduire par la **permanence d'une situation économique dégradée et de situations personnelles vécues comme inextricables** pour les chauffeurs locataires n'atteignant pas l'équilibre économique.”*

Pour tenter d'atteindre cet équilibre économique, le chauffeur, loin de jouir de la totale liberté vantée par la société Uber, est en réalité contraint de travailler pour la plateforme et de travailler beaucoup : en l'espèce, le chauffeur s'est connecté entre 50 et 70 heures chaque semaine de décembre et a passé entre 35 et 46 heures avec une commande en attente ou en course.

**La liberté si relative du chauffeur de choisir ses horaires de travail ne saurait donc exclure la caractérisation d'un lien de subordination permanente entre la société Uber et ce chauffeur.**

**Pas plus que les neuf dernières branches, les trois premières branches du moyen unique du pourvoi ne sauraient donc prospérer.**

➤ Je soulignerai pour conclure qu'il ne s'agit pas de condamner tous les sites dits de “jobbing”, ces applications qui permettent à ceux qui veulent rester indépendants de proposer sur Internet leurs compétences.

Pour reprendre les mots d'Alain Supiot, *“la subordination ne saurait constituer un horizon insurpassable”* et il est vrai que certaines personnes, souvent très diplômées, ne souhaitent pas devenir salariées.

Ce qui distingue à mes yeux leur situation de celle des chauffeurs Uber tient à ce que **la relation entre ces indépendants et ceux qui font appel à leurs services est beaucoup plus égalitaire**. Pour s'en assurer, ce sont souvent les critères de l'indépendance économique qui seront essentiels. C'est en l'espèce tout l'intérêt de la décision des juges d'appel que de l'avoir souligné.

**Sur ce, j'ai l'honneur de conclure au rejet du pourvoi.**