

## La régulation du travail des chauffeurs de VTC : disruption et résistance par la voie du droit

Rodrigo CARELLI et Donna KESSELMAN<sup>1</sup>

---

Le bouleversement de la régulation du travail, par le recours à une main-d'œuvre sans lien d'emploi direct avec l'entreprise, se trouve au cœur du modèle d'affaires du capitalisme de plateforme. Le sort des travailleurs des plateformes est également impacté par le non-respect des règles du secteur économique dans lequel opèrent ces dites « sociétés technologiques ». Les sociétés phares du secteur des véhicules de transport avec chauffeur (VTC) intermédié par les plateformes numériques se réclament de cette stratégie de « disruption » qui s'incarne dans l'adage de la Silicon Valley « Avancez vite, cassez les codes ».

Ce secteur porte en lui l'émergence d'une figure du marché du travail, le chauffeur de VTC, dont la qualification reste à établir. Celle de l'acteur économique lui-même n'est pas encore stabilisée : entreprise de technologie de l'information ou entreprise de transport ? Même en Europe, où la Cour de justice de l'Union européenne a statué dans le cas d'Uber qu'il s'agissait d'une entreprise de transport (voir *infra*), l'entreprise n'a pas d'attachement sectoriel constitué

donnant lieu à un champ concurrentiel ou à un système négocié de régulation, permettant d'établir un régime d'attribution de droits aux travailleurs notamment.

La nature de la relation entre les plateformes et les chauffeurs de VTC est contestée et se trouve au cœur des conflits juridiques et administratifs. Elles cherchent certes à utiliser la technologie comme moyen de contourner les relations commerciales et sociales bilatérales classiques par l'introduction d'une relation triangulaire. Mais surtout, la grande innovation du modèle repose sur le choix de ne pas acquérir de voitures et de ne pas embaucher de chauffeurs salariés, pour s'appuyer sur des travailleurs supposés indépendants qui délivrent des services avec leurs propres véhicules (Stone, 2017). Le recours à des travailleurs non salariés, qui leur évite de verser des cotisations liées au système de protection sociale, est central pour les entreprises de la « *gig economy* ». Il n'est pas limité au secteur des VTC, bien que celui-ci en soit le fer de lance.

L'éclatement du système traditionnel de transport individuel de personnes

---

1. Rodrigo Carelli est professeur de droit (HDR) à l'Université fédérale de Rio de Janeiro – UFRJ et procureur du Travail ; Donna Kesselman est professeure à l'Université Paris-Est Créteil.

en milieu urbain depuis l'avènement du « capitalisme de plateforme » (Abdelnour, Méda, 2019) déstabilise les institutions de régulation et rend plus complexe le repérage des indicateurs classiques du marché du travail. Dans cette situation, le pouvoir judiciaire joue partout un rôle clé dans la qualification de la nature de la prestation de service comme celle du « prestataire de service », à savoir le chauffeur.

Cet article s'intéresse aux effets disruptifs de l'émergence des plateformes de VTC sur le travail des chauffeurs, de taxis comme de VTC. La première partie porte sur les conflits et les formes d'action collective qui se sont développés en réaction à l'entrée de ces nouveaux opérateurs. Des protestations contre la dérégulation du secteur traditionnel, constitué autour des prérogatives des taxis, ont eu lieu un peu partout. On a assisté aussi à des mobilisations des chauffeurs de VTC, des associations et des syndicats face à ces nouveaux défis. La seconde partie met au jour les enjeux de la régulation du statut des chauffeurs soulevés par ces conflits. L'analyse se focalise plus particulièrement sur les procès en requalification des chauffeurs de travailleurs indépendants en salariés dans les différents cas concernés par ce numéro de la *Chronique internationale de l'IRES* (Carelli, Chagny, Kesselman, Sauviat, dans ce numéro), ainsi que sur la résurgence d'une troisième figure du marché du travail, entre salarié et travailleur indépendant.

Dans la régulation du travail du chauffeur de VTC, le droit joue un rôle central. Il incarne, pour les chauffeurs, le dernier recours. Les opérateurs de plateformes disposent quant à eux des moyens pour s'attaquer à ce dernier barrage institutionnel afin de satisfaire leur ambition de

domination du marché, ce qui implique, selon leur modèle économique, de procéder au bouleversement des règles de droit. Replacées dans leurs contextes nationaux, les batailles juridiques autour du statut des chauffeurs de VTC soulèvent à leur manière l'enjeu du respect de ces règles de droit.

---

### **Les réactions des acteurs face à l'arrivée des plateformes et à la dérégulation du secteur**

Malgré des particularités nationales, le secteur du transport individuel de personnes en milieu urbain est régulé de manière assez comparable dans les cas analysés. L'entrée des nouveaux opérateurs de plateforme de VTC est venue impacter les conditions d'exercice de l'activité de taxi et déstabiliser l'équilibre trouvé grâce à la régulation de ce secteur dans tous les cas étudiés par ce numéro spécial (Chagny, dans ce numéro). Il est logique dans ce contexte qu'elle ait dans un premier temps provoqué des mobilisations et des contestations en provenance des acteurs du secteur, des sociétés comme des chauffeurs de taxi le plus souvent. Les chauffeurs étant dans la plupart des cas des travailleurs indépendants, les protestations se sont focalisées sur les problèmes de concurrence déloyale des plateformes de VTC, surtout à la suite du lancement d'UberPop, le service *low cost* d'Uber (voir *infra*), qui a occasionné des pertes de revenu au secteur des taxis. Après l'interdiction de ce service dans les cas étudiés par ce numéro spécial et un peu partout en Europe, ce sont les chauffeurs de VTC qui ont pris le relais de la contestation. Des conflits ont émergé avec les opérateurs de plateforme et avec Uber en particulier, à la suite des baisses de tarifs et de l'augmentation de

la commission décidées de manière unilatérale par l'opérateur, occasionnant une dégradation des conditions de travail des chauffeurs (baisse des rémunérations et augmentation de leur temps d'activité).

Le statut dominant de travailleur indépendant et la forte revendication d'indépendance économique qui marquent les acteurs du secteur de même que les conditions spécifiques d'exercice du métier n'ont pas facilité l'organisation d'actions collectives lors de ces mobilisations, les syndicats de travailleurs y étant peu ou pas présents. Pour autant, les dynamiques de contestation engagées ont abouti dans certains cas à des rapprochements avec le monde syndical, voire parfois au renouvellement des stratégies en son sein.

### **Les contestations des acteurs du secteur traditionnel des taxis et des VTC et leurs effets**

Comme les articles de ce numéro spécial de la *Chronique internationale de l'IRES* le soulignent, les effets de disruption provoqués par l'arrivée des opérateurs de plateformes de VTC ont déclenché de nombreuses contestations contre la dérégulation du secteur du service de transport individuel de personnes en milieu urbain constitué autour des prérogatives des taxis. Ces oppositions, qui se sont cristallisées avant tout contre Uber, premier entrant et acteur dominant du secteur, ont été sources de fortes mobilisations, de manifestations et de blocages de la circulation comme de grèves, parfois violentes. Les revendications et les actions ont débouché sur de nouvelles formes d'alliances entre parties prenantes et ont entraîné de nouvelles dynamiques institutionnelles. Elles ont donné lieu à des processus de réaffirmation ou bien de

remodelage de la régulation dans lesquels le pouvoir judiciaire a, dans la plupart des cas, joué le rôle d'arbitre, mais aussi parfois le pouvoirs législatif ou encore les autorités administratives.

Même dans les pays où il y a eu peu ou pas de disruption, dans les cas d'une interdiction des nouveaux services de VTC par le pouvoir exécutif ou législatif, la question continue d'être posée, suite aux procédures engagées par les opérateurs de plateforme, et se retrouve *in fine* entre les mains d'un juge. Les actions judiciaires ont principalement pointé les infractions à la législation sur les transports et à la réglementation du secteur des taxis. Elles ont la plupart du temps rassemblé les sociétés de taxi et leurs chauffeurs dans une unité d'action souvent inhabituelle pour ce secteur. Les syndicats ouvriers représentatifs du secteur y ont joué un rôle plus ou moins important selon les cas. Mais le soutien de l'opinion publique est dans la plupart des cas gagné par les opérateurs de plateforme de VTC plutôt que par les taxis (sauf en Allemagne). Il s'agit d'un levier déterminant de l'implantation du nouveau modèle de transport. Ailleurs, la contestation de la dérégulation du secteur a impliqué des manifestations de rue traditionnelles. Mais elle a aussi pris la forme de recours judiciaires, qui s'avèrent parfois plus efficaces et souvent incontournables. C'est notamment par cette voie qu'UberPop, le service le plus disruptif, qui met en relation des clients avec des chauffeurs non professionnels sans licence requise, a été interdit dans la quasi-totalité des pays européens <sup>2</sup>.

L'Allemagne est le seul des cas étudiés où les sociétés de taxi, regroupées dans des associations professionnelles puissamment structurées, sont à l'initiative,

2. Sauf en Estonie et en Pologne.

aux côtés des chauffeurs de taxi, des contestations et emportent le soutien de l'opinion publique ainsi que celui d'importantes formations politiques. Les organisations professionnelles d'employeurs se sont mobilisées pour dénoncer, devant les tribunaux, les distorsions de concurrence provoquées par l'arrivée d'Uber, la première plateforme de mobilité à s'y implanter, et pour contester la légalité des services de VTC au regard de la loi fédérale sur le transport public (Kahmann, dans ce numéro). Elles aboutissent en 2014 à l'interdiction du service dit de covoiturage, UberPop, et à la contestation d'UberX<sup>3</sup>, lancé en 2016 mais aussitôt mis en cause par les associations de taxi devant les tribunaux pour violation de la loi fédérale sur le transport de personnes. Une ordonnance en référé, prononcée en juillet 2019 par le tribunal de grande instance de Cologne, menace UberX d'interdiction.

Sur les routes, les chauffeurs de taxi, qui ont le statut de salarié (voir *infra*) mais sont peu syndiqués, se mobilisent pour accumuler des preuves d'infraction des chauffeurs de VTC à la réglementation<sup>4</sup>, en défense de leurs emplois. En décembre 2019, le tribunal de Francfort tranche qu'Uber est « plus qu'un intermédiaire » et interdit l'essentiel des activités de la plateforme en Allemagne<sup>5</sup>. Pour y maintenir son activité, Uber se voit obligé d'annoncer une révision de son fonctionnement afin de se conformer à

la réglementation des VTC. Si le secteur des taxis n'a pu être déréglementé, c'est davantage grâce la résistance et à la coalition des employeurs et des chauffeurs de taxi, dans une sorte de « solidarité organique », que grâce à l'action des syndicats, dont le taux de pénétration dans le secteur est historiquement faible. Ces derniers ont été quasiment absents de la scène des conflits dans le secteur, y compris vis-à-vis des chauffeurs de VTC. En tant que salariés des entreprises de VTC, ces derniers souffrent aussi du faible intérêt des organisations syndicales allemandes à leur sort.

En Italie, les chauffeurs de taxi ont lancé un mouvement national de protestation contre la concurrence jugée déloyale des opérateurs de VTC (concurrence sur les tarifs, etc.), notamment du service UberPop. Des blocages de la circulation ont eu lieu dans plusieurs grandes villes du pays et de violents affrontements avec la police ont éclaté à Rome en début d'année 2017 lors d'un rassemblement national. Le tribunal de Rome a statué en leur faveur en avril 2017, en interdisant l'application UberPop après une plainte déposée par l'association des chauffeurs de taxi. Les services de la plateforme ne sont disponibles qu'à Rome et à Milan, mais seulement dans des véhicules de VTC haut de gamme avec chauffeur professionnel (UberBlack), une application qui avait d'abord été interdite puis autorisée par le tribunal de Rome.

3. UberX est le service de VTC d'Uber le plus utilisé en Allemagne. Introduit en mai 2015, il fonctionne principalement avec des entreprises de VTC et des chauffeurs licenciés. À cause de l'incertitude réglementaire, il est resté limité à quelques grandes villes (Berlin, Munich, Francfort, Cologne et Düsseldorf).

4. Violation de l'obligation de retour au siège entre les courses, si le chauffeur n'a pas reçu de nouvelle commande avant ou pendant la première course.

5. Les juges évoquent trois infractions à la loi fédérale de transport : absence de concession de VTC (Uber est considéré une entreprise de transport) ; non-respect de l'obligation que la commande passe d'abord par le siège avant d'arriver chez le chauffeur ; et non-respect de l'obligation de retour au siège (sans commande intervenue pendant ou avant la dernière course).

En Espagne, des protestations répétées et massives des associations de taxis contre la concurrence déloyale opérée par le service UberPop, à Madrid et surtout à Barcelone, ont fait monter le contentieux juridique, du tribunal de commerce de Barcelone en 2014 jusqu'à la Cour de justice de l'Union européenne (Trillo, dans ce numéro). À l'été 2018, une grève des chauffeurs de taxi éclate d'abord à Barcelone, avec occupation des principales artères de la ville. Le mouvement s'étend par la suite à Madrid puis à d'autres villes du pays, les chauffeurs de taxi se retournant contre les chauffeurs de VTC, dans des actions parfois violentes. Les questions de concurrence déloyale (respect de la proportion des licences de VTC par rapport à celles de taxi, etc.) sont toujours au centre de ce conflit. Après l'engagement du ministère des Travaux publics de déléguer la régulation des entreprises de VTC aux gouvernements régionaux et municipaux, la Catalogne, ainsi que les villes de Barcelone et de Madrid, sous la pression des taxis, édictent de nouvelles règles plus restrictives pour les opérateurs de VTC. En réaction, Uber et son concurrent espagnol Cabify annoncent, en janvier 2019, qu'ils suspendent leur application de réservation (Trillo, dans ce numéro). L'Espagne représente un cas de résistance à la déréglementation du secteur par la voie législative qui se termine par une interdiction des services, souvent confirmée par le pouvoir judiciaire. Il en va de même du Danemark où l'assimilation de l'activité de VTC à celle de taxi s'est faite sous la pression des chauffeurs et des sociétés de taxi. Une loi adoptée en 2017, confirmée en justice, rend le modèle d'affaires d'Uber illégal et pousse

la plateforme à se retirer du pays au bout de trois ans d'activité.

Aux États-Unis, l'entrée des plateformes au début de la décennie 2010 provoque des réactions des chauffeurs de taxi, qui se sont souvent endettés pour acheter leur licence et qui, sous l'effet de cette concurrence, voient leur niveau de vie et la valeur de leur licence s'effondrer, entraînant des faillites (Kesselman, Casagrande, dans ce numéro). La San Francisco Municipal Transportation Agency, chargée de la régulation dans la ville d'origine d'Uber, de Lyft et de Sidecar, constate en 2015 une baisse de près des deux tiers du nombre de courses effectuées par les taxis entre mars 2012 et juillet 2014<sup>6</sup>. En mai 2018, des chauffeurs de taxi se rassemblent devant la mairie de New York pour demander une réglementation plus stricte des opérateurs de VTC, à la suite de plusieurs suicides dans la profession.

Les protestations des chauffeurs de VTC interviennent assez vite, à commencer par leur première manifestation devant le siège d'Uber en 2014 à San Francisco. Des grèves se produisent en 2018 à Los Angeles, puis à nouveau en 2019 dans plusieurs grandes villes américaines sous la forme d'une désactivation de l'application par les chauffeurs Uber et Lyft, pour protester contre la décision d'Uber de réduire ses tarifs de 25 % avant son entrée en bourse. Elles ont été organisées par une association de chauffeurs des plateformes, Ride Share Drivers United (RSDU), fondée par un Australien en 2016 et basée à Los Angeles, *via* une application destinée à coordonner les actions des chauffeurs au plan international. Cette association a

6. T. Bradshaw, « California questions legality of ride-sharing apps », *The Financial Times*, September 27, 2014, <https://www.ft.com/content/8a4c7f40-4548-11e4-ab86-00144feabdc0>.

également mobilisé ses membres contre Lyft, pour leur demander de refuser de signer les clauses d'arbitrage auxquelles la plateforme de VTC soumet ses chauffeurs, afin d'éviter des recours collectifs de leur part. En effet, selon la jurisprudence de la Cour suprême, ceux qui ont signé de telles clauses ne peuvent pas saisir les tribunaux, que ce soit individuellement ou collectivement.

En France, l'entrée d'Uber et le lancement d'UberPop ont, comme ailleurs, provoqué des conflits avec le secteur des taxis, très anciennement réglementé, et ses chauffeurs. Ces derniers ont en effet vu d'un mauvais œil que leur activité soit menacée par l'arrivée massive de nouveaux chauffeurs sans qualification, rendue possible par le recours abusif à une loi du début des années 1980, la loi Loti (Brugière, Nicot, dans ce numéro). Ces dynamiques influent sur les nombreuses tentatives de réglementer le secteur par des autorités plutôt accueillantes à sa modernisation, et entraînent des actions législatives et des décisions de justice en recherche difficile d'une normalisation. Parmi les premiers revers subis par Uber, la loi Thévenoud en 2014 précise les prérogatives et obligations respectives entre taxis et VTC et interdit la mise en relation de clients avec des chauffeurs à titre onéreux, ce qui visait *de facto* le service UberPop. Cette interdiction est confirmée l'année suivante en appel par le Conseil constitutionnel, suite à une bataille sociale, médiatique et judiciaire menée par les taxis, protestant avec force en bloquant les routes principales à Paris, ainsi que celles menant à l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle. En même temps, saisi par quatre plateformes de VTC (Allocab, Le Cab, Chauffeur-privé et SnapCar), le Conseil d'État annule un décret instituant un délai de 15 minutes

entre la réservation et la prise en charge d'un client par un VTC, une victoire des plateformes contre les taxis.

Jusqu'à l'automne 2015, les chauffeurs de VTC, dont beaucoup sont des jeunes des quartiers populaires issus de l'immigration (Abdelnour, Méda, 2019), ont peu de raisons de se mobiliser : le développement des opérateurs de plateformes de VTC leur offre la possibilité d'exercer une activité et de se procurer un revenu. Les premières mobilisations de chauffeurs de VTC ont lieu fin 2015 : d'une part, du fait de l'augmentation de leur nombre permise par le flou juridique des examens pour devenir chauffeur de VTC et l'usage des QCM (Chagny, dans ce numéro) ; d'autre part, du fait de la baisse des tarifs de 20 % opérée en octobre 2015 d'autorité par Uber pour gagner des parts de marché sur ses concurrents et l'introduction des premières courses à 5 euros. Pour la plupart des chauffeurs de VTC exerçant cette activité, sinon à titre exclusif, du moins principal, la baisse des tarifs entraîne une dégradation de leurs revenus. Ce contexte de guerre des prix donne lieu à plusieurs manifestations en décembre 2015 et janvier 2016, et à la mise en place d'une médiation confiée au député Laurent Grandguillaume, qui débouche sur l'adoption de la loi dite « Grandguillaume » en décembre 2016 (Brugière, Nicot, dans ce numéro). En 2016, la décision de la plateforme d'augmenter sa commission, qui passe de 20 à 25 % du chiffre d'affaires, réactive le conflit entre eux et la plateforme. Ces derniers, au travers de leurs associations, revendiquent une augmentation des tarifs pour améliorer leurs revenus.

La France est un exemple de régulation toujours contestée, où l'acteur législatif a joué un rôle déterminant, avec l'impulsion des mobilisations de

chauffeurs. Le pays a connu des mobilisations communes de chauffeurs de taxi et de VTC, les uns et les autres faisant le constat qu'ils ne peuvent plus vivre du fruit de leur travail, et la protestation des chauffeurs de VTC se poursuit (voir *infra*). Face aux difficultés du régulateur à faire appliquer les règles, notamment à contrôler les faux chauffeurs de VTC, on voit émerger de nouvelles modalités de régulation comme les « gilets bleus ». Grâce à une convention signée en décembre 2018 entre trois syndicats du secteur <sup>7</sup>, la préfecture et Aéroport de Paris, des taxis volontaires dans les aéroports de Paris aiguillent les passagers qui viennent d'atterrir vers les taxis officiels, en échange de quoi ils peuvent prendre directement des clients, après leur volontariat d'1 heure 15, sans faire la queue à la base arrière des taxis.

En Suisse, ces dernières années ont connu de nombreuses manifestations de chauffeurs et de sociétés de taxi accusant Uber de concurrence déloyale, soutenues par le plus grand syndicat suisse, Unia, et par le syndicat national des taxis. La justice du canton de Genève suspend, en novembre 2019, les activités de la plateforme pour non-respect de l'obligation, à l'instar des sociétés de taxis auxquelles elle est assimilée, de salarier ses chauffeurs, un jugement contre lequel la société va faire appel.

À Bruxelles, à l'appel de la Fédération belge des taxis (FeBeT), de nombreuses protestations ont lieu. En mars 2018, des centaines de taxis paralysent la ville par

une opération escargot pour protester contre un projet de réforme jugé favorable aux plateformes de VTC (visant à délivrer des licences de taxi non plus à des sociétés propriétaires de véhicules mais directement à des chauffeurs). Après plusieurs années de bataille juridique, et une décision rendue en décembre 2019 par le tribunal de commerce de la ville, plusieurs médias belges rapportent qu'Uber est illégal dans la capitale belge. Seuls les chauffeurs possédant une licence bruxelloise de taxi, et donc un luminaire au-dessus de leur véhicule, peuvent y effectuer des courses. Ce jugement n'aura pas d'« impact immédiat » sur la poursuite de son activité car la plateforme va contester le jugement en appel.

En Amérique latine, l'arrivée d'Uber et de son concurrent espagnol Cabify a déclenché une vague de colère chez les chauffeurs de taxi, des manifestations paralysantes dans plusieurs villes, des agressions physiques, et des plaintes en justice. Uber, après une journée d'activité en Argentine, est interdit par un tribunal <sup>8</sup>. En Colombie, son mode de fonctionnement a récemment été considéré comme illégal et l'entreprise a décidé de quitter le pays.

Il y a néanmoins des cas où la résistance par la voie judiciaire, bien que recherchée, n'a tout simplement pas pu aboutir. Au Québec, l'arrivée d'Uber en 2014 dans un contexte où le gouvernement choisit une attitude conciliante, provoque de vives réactions des associations de propriétaires et de chauffeurs de

7. La Fédération nationale des transports et de la logistique Force ouvrière, la Chambre syndicale des loueurs de voitures automobiles et des entreprises titulaires d'autorisations de stationnement, le Syndicat de défense des conducteurs du taxi parisien.

8. Le service de transport par plateforme n'est régularisé que dans la ville de Mendoza et les batailles juridiques se poursuivent dans tout le pays, avec plusieurs décisions contradictoires entre le pouvoir judiciaire et les autorités locales. Les opérateurs de plateformes continuent pourtant d'y opérer, même à Buenos Aires, où la municipalité reconnaît pourtant le caractère illégal de l'activité des plateformes.

taxi, qui réclament des compensations financières contre la perte de valeur des licences. Ces acteurs organisent des blocages routiers, et le Bureau des taxis de Montréal multiplie les saisies de véhicules d'Uber pour transport illégal. Des actions judiciaires sont menées par des associations, dans le but de contraindre la plateforme à respecter le cadre réglementaire existant et à suspendre l'entente passée entre le gouvernement et la plateforme (Coiquaud, Morissette, dans ce numéro). Ces démarches restent jusqu'à présent sans résultat à l'exception de quelques mesures compensatoires partielles obtenues, suite à la perte de valeur des licences accordées aux propriétaires de taxi. La requalification des chauffeurs de VTC de travailleurs indépendants en salariés ne fait l'objet d'aucun débat juridique, étant donné que les chauffeurs de taxi sont reconnus depuis longtemps comme des travailleurs indépendants, malgré les efforts du syndicat pour requalifier leur contrat de prestation de services en contrat de travail (voir *infra*). La loi d'octobre 2019 organise la dérégulation par l'unification des régimes de transport existants, en faveur de la plateforme (abolition de permis spécifiques de chauffeurs et de propriétaires de taxi, allègement de l'inspection des véhicules, abandon du contrôle économique des tarifs pratiqués) (Coiquaud, Morissette, dans ce numéro). En l'absence d'une opposition conséquente, le Québec ainsi que d'autres provinces canadiennes ont permis au *leader* mondial de réaliser en grande partie son ambition, celle de redessiner le secteur en se ménageant une place de premier plan.

Dans certains pays, le pouvoir judiciaire a pris parti pour les plateformes

en faveur de la libéralisation du service, face à l'action législative ou administrative restrictive. C'est le cas exemplaire du Brésil, où il y a eu une participation importante, voire centrale, de la magistrature dans la légalisation du service et dans la régulation elle-même (Carelli, Seferian, dans ce numéro). De nombreuses actions collectives des chauffeurs de taxi sont organisées, qui prennent un caractère parfois violent, suite à l'arrivée d'Uber à Rio de Janeiro en 2014. La municipalité, par des moyens administratifs et législatifs, interdit au moins à deux reprises les activités de la plateforme. Toutes ces tentatives d'interdiction sont révoquées par le pouvoir judiciaire, à la demande des plateformes. Ce scénario se répète dans d'autres grandes villes brésiliennes. Une première décision de la Cour suprême impose au pouvoir législatif fédéral l'adaptation d'une loi en faveur des opérateurs, aux dépens des prérogatives des municipalités et des intérêts des chauffeurs<sup>9</sup>. Une deuxième limite les règlements municipaux, qui ne peuvent pas interdire les activités des plateformes.

L'interdiction des opérateurs de plateformes de VTC par la voie politique s'est imposée dans d'autres pays comme la Bulgarie, la Hongrie ou la Turquie, pour leurs pratiques commerciales, sous forte pression des taxis. Il y a cependant d'autres pays où la voie juridique n'a pas ou peu été empruntée par les plateformes comme outil pour s'imposer, mais a été en revanche mobilisée par les représentants des chauffeurs afin de clarifier la nature de leur relation avec les plateformes (Royaume-Uni et États-Unis notamment, voir *infra*).

9. Uber a réussi à déposer une pétition de 800 000 signatures au Sénat en faveur de ses services. Pendant les délibérations législatives, le P-DG du *leader* mondial fait une visite très médiatisée au Brésil, qui représente son deuxième marché après les États-Unis.



Face au « choc partagé » qu'a représenté l'entrée du nouvel acteur et qui a bouleversé le secteur du transport individuel de personnes en milieu urbain (Thelen, 2018), l'opposition des différents pays s'est cristallisée sur le terrain des arrangements socio-politiques. Là où elle existe, la mobilisation des chauffeurs et sociétés de taxi, parfois avec l'appui de leurs organisations représentatives voire de nouveaux acteurs de la régulation (consommateurs, associations de VTC ou de taxis dans certains cas), participe de la réaffirmation du système de régulation ou bien de sa recomposition, au sein d'un « espace public » susceptible de dépasser le cadre réglementaire traditionnel (Azaïs *et al.*, 2017).

Le pouvoir judiciaire a constitué dans la plupart des cas le principal arbitre de la régulation. Il dispose de la voix décisive lorsqu'il y a restriction des services des plateformes. Là où il n'a pas pu agir comme rempart de la réglementation existante ou bien s'est au contraire prononcé en faveur de la légalisation du service, c'est la « règle » des plateformes qui tend à prévaloir.

### **Les difficultés de l'action collective des chauffeurs de taxi et de VTC et le renouveau syndical**

Le secteur historique des taxis est dans la plupart des cas faiblement organisé. Soit les organisations professionnelles y sont peu représentatives comme au Québec (Coiquaud, Morissette, dans ce numéro), soit, quand elles le sont davantage, et qu'elles sont de ce fait relativement puissantes comme au Royaume-Uni (Adams, dans ce numéro) et en Allemagne (Kahmann, dans ce numéro),

les syndicats y sont peu présents et les acteurs peinent à s'organiser collectivement, sauf exception comme aux États-Unis (Kesselman, Casagrande, dans ce numéro). Le fait que les chauffeurs de taxi aient dans la plupart des cas étudiés (sauf en Allemagne) le statut de travailleurs indépendants n'est pas étranger à ces difficultés.

Les obstacles que rencontre l'action collective des chauffeurs de VTC s'apparentent sur de nombreux points à ceux des taxis. Ils n'ont cependant pas empêché des initiatives d'émerger dans ce secteur, contrairement à celui des taxis, qui ont permis de faire bouger les lignes et d'impulser dans certains pays, dont les trois mentionnés ci-après (France, Royaume-Uni et États-Unis), des dynamiques de renouveau syndical (Nizzoli, 2017).

Les chauffeurs de VTC sont confrontés à une organisation du marché de type oligopolistique, où seules deux ou trois entreprises finissent par dominer l'activité économique du secteur. Plusieurs facteurs rendent ces chauffeurs totalement dépendants des décisions des entreprises. Il y a d'abord l'utilisation de l'algorithme pour organiser le travail et le recours à des techniques psychologiques pour contrôler les chauffeurs<sup>10</sup>. L'entreprise joue également sur le contrat de service dénommé « conditions générales » auquel elle apporte des modifications unilatérales, y compris en ce qui concerne le tarif de la course et le pourcentage réservé au chauffeur. Ce tarif et le temps que le chauffeur doit mettre à disposition de l'entreprise pour obtenir une rémunération décente sont hors de portée. De surcroît, les chauffeurs de VTC assument l'ensemble des coûts de l'activité,

10. N. Scheiber, « How Uber uses psychological tricks to push its drivers' buttons », *The New York Times*, April 2<sup>nd</sup>, 2017, <https://www.nytimes.com/interactive/2017/04/02/technology/uber-drivers-psychological-tricks.html>.

rétrocédant en moyenne 25 % du prix de la course aux plateformes sous forme de commission. Ajouté au temps d'attente des clients, de longues heures de travail sont nécessaires pour qu'ils puissent gagner leur vie correctement.

Dotés d'un statut de travailleurs indépendants, à quelques exceptions près comme en Allemagne ou au Portugal (voir *infra*), les chauffeurs de VTC manquent de tradition et de culture de revendications et ne disposent pas, dans la plupart des pays, de droits pour pouvoir s'organiser et négocier collectivement. En outre, ils ont peu d'occasions de se rencontrer, de confronter et de coordonner leurs points de vue pour la défense d'intérêts communs du fait de la nature isolée de leur travail. Ils relèvent enfin de statuts et de conditions de travail précaires et sont en général éloignés du monde syndical (Abdelnour, Bernard, 2019).

Dans l'organisation du travail numérique, l'algorithme remplace les relations personnelles ainsi que les institutions du travail et de l'emploi, donnant lieu à un statut ambigu pour les chauffeurs qui complique la formulation de revendications collectives (Adams *et al.*, 2018). L'absence d'un secteur professionnel constitué se traduit par le manque d'un cadre stable de négociations – la tentative des associations de VTC en France de négocier avec Uber a été de courte durée, un nouveau cadre ne faisant que commencer à se dessiner (voir *infra*), ou a lieu à partir des termes fixés par les entreprises, à l'instar de la situation aux États-Unis (voir *infra*).

La France a, comme on l'a souligné (voir *supra*), connu de fortes mobilisations de chauffeurs travaillant pour les plateformes en 2015 et 2016, suite aux décisions d'Uber de procéder unilatéralement à une baisse des tarifs et à une

hausse de son taux de commission, sans que ces mouvements emportent un soutien large du public et obtiennent gain de cause (Brugière, Nicot, dans ce numéro). Ces actions ont été permises par la constitution de collectifs de chauffeurs et la création d'organisations de défense de leurs intérêts, dont certaines en lien avec les syndicats : l'association Capa-VTC s'est structurée à l'été 2015, le syndicat des chauffeurs privés (SCP-VTC) a été constitué en octobre 2015, puis est devenu section UNSA-VTC. Bien que les chauffeurs de VTC soient des travailleurs indépendants, ces nouvelles organisations s'inscrivent dans le mouvement syndical des salariés et participent de son renouveau : l'UNSA change ses statuts pour les accueillir dans le SCP-VTC, qui se désaffilie de l'UNSA en août 2017 ; l'association Capa-VTC rejoint le syndicat Force ouvrière en avril 2017 ; la CFDT, qui s'est emparée de ces sujets dès 2015 au niveau confédéral et a participé aux discussions entamées avec le gouvernement fin 2016 dans le contexte du conflit autour des prix, crée la section syndicale CFDT-VTC-Loti en janvier 2017. Ces organisations portent des revendications communes en faveur d'une meilleure rémunération pour les chauffeurs de VTC ainsi qu'un tarif minimum applicable au secteur, une mesure portée depuis 2015 par SCP-VTC et Capa-VTC. Cependant, ces revendications n'aboutissent pas et entraînent l'éclatement de l'intersyndicale.

Si la loi Grandguillaume aide à stabiliser le métier par sa professionnalisation et à apaiser ce faisant les conflits entre chauffeurs de taxi et de VTC, les mobilisations des chauffeurs de VTC continuent – opérations escargot en 2019 et 2020 à Paris, vers l'aéroport d'Orly, et à Marseille. Elles portent comme revendications principales l'instauration du

tarif minimum, les mêmes avantages fiscaux que les taxis sur les carburants et une limitation du nombre de cartes professionnelles.

En réponse à l'asymétrie d'information entre les travailleurs des plateformes et les plateformes, la loi d'orientation des mobilités (Lom), fin 2019, définit de nouveaux droits pour les chauffeurs de VTC : droit à la déconnexion durant les plages d'activité, droit de refuser des courses, droit de connaître le prix et la distance parcourue avant d'accepter une course. Elle met notamment en place, à la demande des plateformes, des chartes dans lesquelles chaque entreprise peut déterminer les modalités d'exercice de sa « responsabilité sociale » à l'égard des travailleurs. Cette mesure reprend l'article, connu sous le nom d'amendement Taché, qui figurait dans le projet de loi sur la formation professionnelle, la formation continue et le fonctionnement de l'assurance chômage, et qui avait été rejeté par le Conseil constitutionnel en septembre 2018. Les chartes pourraient porter sur huit catégories d'engagements, par exemple, l'établissement d'un « prix décent » ou bien des modalités de partage des informations et de dialogue avec les travailleurs. En décembre 2019, le Conseil constitutionnel censure l'article selon lequel l'adoption de ces chartes protège les plateformes du risque de requalification juridique du contrat de prestation de service des chauffeurs en contrat de travail.

Au Royaume-Uni, les modalités de protestation des chauffeurs de VTC ont pris une forme particulière du fait de l'implication de certains syndicats dans la défense spécifique des travailleurs de

la *gig economy* et de l'existence d'une catégorie d'emploi intermédiaire entre « *employee* » et « *independent contractor* », celle de « *worker* » (voir *infra*)<sup>11</sup>. Si des grands syndicats, tels que GMB et Unite, ont été actifs dans ce domaine, des syndicats d'un style nouveau, tels qu'Independent Workers Union of Great Britain (IWGB, syndicat britannique des travailleurs indépendants), se sont montrés particulièrement dynamiques dans la promotion de la syndicalisation des travailleurs britanniques les plus vulnérables, en particulier des « travailleurs indépendants » de la *gig economy*. Ce syndicat a notamment mis au point des modalités d'action empruntant aux technologies numériques comme l'appel aux manifestations et aux grèves *via* les réseaux sociaux ou encore leur mode de financement par *crowdfunding*. Enfin, les acteurs du secteur des VTC au Royaume-Uni ont fait peu usage du recours en justice sur la question de leur requalification en « *employees* » (salariés) à cause des effets ambivalents qu'un tel statut est supposé ouvrir à ses bénéficiaires quant à l'accès aux droits (voir *infra*, et Adams, dans ce numéro).

Aux États-Unis, les syndicats ne sont pas tous restés indifférents au sort des travailleurs du secteur du transport individuel de personnes en milieu urbain et aux actions menées par leurs associations. Une campagne du syndicat des camionneurs (Teamsters) aboutit, en 2015, à ce que la ville de Seattle adopte une ordonnance qui attribue aux chauffeurs de taxi et de VTC le droit à la syndicalisation et à la négociation collective. Appuyées par la Chambre de commerce américaine, les plateformes de VTC attaquent

11. Il existe en effet au Royaume-Uni depuis les années 1970 une 3<sup>e</sup> catégorie d'emploi, celle de « *worker* », qui bénéficie de certaines protections par rapport à celles des travailleurs indépendants mais moindres que celles accordées aux « *employees* ».

la décision en justice, invoquant le droit fédéral du travail selon lesquels les chauffeurs n'ayant pas le statut d'« *employee* » ne disposent d'aucun droit syndical. Elles obtiennent gain de cause et l'ordonnance n'est pas appliquée. Les campagnes de mobilisation des chauffeurs de VTC et de leurs associations continuent néanmoins et débouchent sur quelques résultats : ils obtiennent de la ville en 2018 l'introduction d'un tarif minimal (Kesselman, Casagrande, dans ce numéro) et la mise en place fin 2019 d'une instance de règlement des contentieux, la première du pays, par l'intermédiaire de laquelle les chauffeurs peuvent se faire représenter pour faire appel, notamment, à la suite de désactivations. Ils obtiennent enfin le paiement, à partir de juillet 2020, de l'équivalent du salaire minimum pour les heures travaillées.

La New York Taxi Workers Alliance (NYTWA) s'est montrée de son côté particulièrement active dans l'appui aux recours judiciaires engagés par des chauffeurs de VTC de la ville pour réclamer des protections sociales, en particulier l'accès à l'assurance chômage, réservées en général aux travailleurs qui ont le statut d'« *employee* ». Elle a lancé une coalition de syndicats (avec une section locale du SEIU<sup>12</sup> et la fédération de New York de l'AFL-CIO<sup>13</sup>) pour faire pression sur les autorités de l'État et obtenir une loi identique à celle adoptée par l'État de Californie (AB5), qui pourrait faciliter la requalification des contrats d'« *independent contractor* » en « *employee* », alors même que la ville de New York a déjà édicté la législation la plus favorable aux chauffeurs de VTC (salaire horaire minimum). Mais l'Independent Drivers

Guild (IDG), une association affiliée au syndicat des Métallos (IAM), qui a suivi une stratégie plus coopérative (Kesselman, Casagrande, dans ce numéro), s'oppose au soutien de cette loi, de peur qu'elle ne vienne saper les gains déjà obtenus par les chauffeurs de VTC à New York. La diversité d'approches dans l'organisation collective de cette nouvelle figure des chauffeurs de VTC, l'une qui vise à réaffirmer la place de l'organisation syndicale, l'autre qui fait la promotion d'un nouveau modèle qui serait plus adapté à la *gig economy*, se trouve au cœur du débat sur le renouveau syndical aux États-Unis (Kesselman, Sauviat, 2017).

---

### La régulation de la relation contractuelle entre chauffeurs de VTC et plateformes

L'entrée des plateformes dans le secteur du transport individuel de personnes en milieu urbain est non seulement source de disruption dans l'organisation du travail des chauffeurs de VTC, mais présente des problèmes plus généraux relatifs à la régulation du travail, car le recours à des travailleurs indépendants est indissociable du modèle d'affaires du capitalisme de plateforme (Sauviat, dans ce numéro). Comme l'ont indiqué les sociétés Lyft et Uber dans les documents remis aux autorités financières de la Securities and Exchange Commission (SEC) en vue de leur entrée en bourse en 2019, le coût de la salarisation des chauffeurs minerait la compétitivité qui le fonde.

La relation triangulaire entre « travailleur – plateforme – client » déplace la

---

12. Service Employees International Union (Syndicat international des salariés des services).

13. American Federation of Labor – Congress of Industrial Organizations (Fédération américaine du travail – Congrès des organisations industrielles).

subordination juridique par un contrôle direct mais dont les contours restent flous et disputés (Azaïs, Dieuaide, 2020). Si l'argument juridique plaçant pour l'application du droit du travail à la situation des chauffeurs de VTC est convaincant (Prassl, 2018 ; De Stefano, 2016 ; Dockés, 2019 ; Dubal, 2017)<sup>14</sup>, et a obtenu gain de cause dans certains cas, la revendication de requalification des chauffeurs, de travailleurs indépendants en salariés, n'est pas pour le moment la règle.

Par ailleurs, la figure du chauffeur de VTC intermédié par des plateformes numériques a émergé partout, et, dans quelques pays où un « tiers statut » existait, elle a parfois permis de le renouveler.

### **Les obstacles à la requalification du contrat des chauffeurs de VTC**

Le problème des « salariés déguisés » ou des « faux indépendants », à savoir le recours par une entreprise à un travailleur sous statut d'indépendant alors qu'il existe de fait une situation de subordination salariale, est de plus en plus répandu, et se pose dans des termes aigus dans le cas des chauffeurs de VTC. La requalification d'un travailleur indépendant en salarié, bien que rendue possible par de nombreuses voies et recherchée par différents acteurs, rencontre des obstacles d'ordre général mais aussi d'ordre spécifique aux travailleurs des plateformes. La

reconnaissance de la condition de salarié peut venir de la voie législative, de la voie judiciaire, voire de la voie administrative, dans le cas des autorités publiques fiscales ou de protection du travail. Si la voie judiciaire est en général la plus courante, on trouve des exemples de pays, tels que les États-Unis, où les trois voies sont mobilisées.

Premier obstacle d'ordre général : les pays ne sont pas égaux en termes d'accès à la justice et d'application du droit du travail. Si certains autorisent la procédure de recours collectif (*class action*) dans les poursuites judiciaires, d'autres laissent aux travailleurs la charge de devoir supporter l'ensemble des coûts d'un procès individuel. Certains pays possèdent par ailleurs des institutions spécifiques de protection du droit du travail, qui garantissent leur action effective, telles que le conseil de prud'hommes en France ou le ministère public du Travail au Brésil et d'autres, pas. Enfin, la force et l'engagement des organisations syndicales varient selon les pays.

D'autres obstacles à cette requalification sont plus spécifiques aux travailleurs des plateformes numériques. Ils vont de la dispersion des acteurs au discours promouvant l'entrepreneuriat, en passant par la croyance en l'incompatibilité entre la flexibilité des horaires de travail et la

14. Dans chaque pays, l'existence d'une relation salariale se détermine par l'application d'un faisceau d'indices, avec en premier lieu celui de la subordination dans la réalisation des tâches. L'argument fort utilisé par les plateformes pour justifier la condition de travailleur indépendant, à savoir la flexibilité dans le choix des horaires de travail des chauffeurs, est contredit par la tarification pratiquée par les entreprises qui obligent les travailleurs à faire de longues heures et à travailler aux créneaux de poussée de rémunération (*surge pricing*) pour gagner leur vie. L'indépendance des travailleurs est également remise en cause par l'internalisation des règles de comportement contrôlées par les évaluations, par l'intermédiaire des clients, ainsi que par le contrôle exercé par les plateformes sur les travailleurs : primes pour atteindre les objectifs en heures travaillées, pourcentage minimum d'acceptation des courses, impossibilité pour les chauffeurs de négocier leurs propres tarifs, surveillance de la tâche soit par géolocalisation, soit par enregistrement audio et vidéo. L'indice majeur est l'exercice d'un prétendu droit de sanction arbitraire, sous la forme d'avertissements, de suspension ou également de « déconnexion » du chauffeur, autrement dit de licenciement.

relation salariale. De même, le niveau élevé de chômage au moment de l'entrée des nouveaux opérateurs de VTC durant ou après la grande récession, et qui perdure dans certains pays, ainsi que le recours à des chauffeurs à temps partiel, qui n'ont pas les mêmes intérêts que ceux qui travaillent à plein temps, représentent autant d'entraves à l'organisation de ces travailleurs autour de cette revendication.

Les tentatives de requalification des chauffeurs en salariés prennent ainsi des voies différentes selon les pays.

La Californie donne l'exemple de la voie législative. Le sort des travailleurs des plateformes numériques, dont les chauffeurs de VTC, a été à l'origine, en septembre 2019, de l'adoption d'une loi, dite « AB5 », pour pallier le problème plus large des faux indépendants. Confirmant une décision de la Cour suprême de l'État l'année précédente, la loi introduit un nouveau test dit ABC, fondé sur la présomption du statut salarial, à partir de critères simples et exigeants auxquels l'entreprise doit se conformer pour démontrer le statut d'indépendance des travailleurs<sup>15</sup>. Cette nouvelle loi prévoit que les procureurs et les avocats des municipalités peuvent déposer des recours collectifs pour proposer la requalification des travailleurs en tant que salariés (ou « *employees* »). Les États de New York et du New Jersey cherchent à adopter une loi similaire à la loi californienne.

C'est par la voie judiciaire qu'ont lieu les tentatives de requalification des contrats des chauffeurs de VTC dans des pays comme le Brésil. Les chauffeurs y sont des travailleurs indépendants, qui sont tenus par la loi de s'inscrire à titre

individuel et directement à la Sécurité sociale. Malgré les dizaines de recours en justice pour requalification (dont un recours collectif du ministère public du Travail, toujours en attente de jugement), peu ont été tranchés en ce sens. La nature de la relation entre les plateformes et les chauffeurs est toujours l'objet de conflits judiciaires. De fait, la plupart des droits sociaux aux Brésil sont liés à la relation d'emploi ; en conséquence, la non-reconnaissance de cette relation équivaut à la négation de toutes sortes de droits pour les travailleurs concernés.

Au Québec, de nombreuses tentatives infructueuses de requalification des chauffeurs de taxi en salariés au cours des années 1970 et 1980 expliquent sans doute qu'aucun recours judiciaire n'ait été entrepris pour contester le statut de travailleur indépendant des chauffeurs de VTC, contrairement à la situation qui prévaut aux États-Unis et dans plusieurs pays européens. Les syndicats ont été quasi absents de ce débat, laissant à l'État québécois et à Uber le soin de décider seuls de la future réglementation des services de transport.

La France a connu des litiges importants, bien que peu nombreux. Dans l'affaire « Take Eat Easy », jugée fin 2018, la Cour de cassation a appliqué aux travailleurs de la plateforme, dans ce cas à des livreurs de plats cuisinés à vélo, la notion de subordination utilisée dans les tribunaux français depuis 1996. Il s'agit d'un précédent pour des litiges futurs visant à requalifier les chauffeurs de VTC en salariés. Le fruit immédiat de ce procès a été la reconnaissance du statut de salarié d'un chauffeur Uber par la cour d'appel

15. Le test dit ABC, promu dans la décision *Dynamex*, consiste en trois critères : A) la personne n'est pas sous le contrôle de l'entité pour laquelle elle travaille ; B) elle exécute un travail qui ne fait pas partie du cours normal des affaires de cette entité ; C) elle exerce habituellement un métier, une profession ou une entreprise de la même nature que le travail qu'il accomplit.

de Paris début 2019, du fait d'un lien de subordination avéré (contrôle et pouvoir de sanction de la plateforme). Il faut souligner, et c'était un motif repris dans les deux décisions, que l'intégration du travailleur dans un service organisé est un fort indice de l'existence d'une relation de subordination en droit français. Ainsi, la décision de la Cour de justice de l'Union européenne qualifiant le service des plateformes de VTC de « transport » (et non d'intermédiation relevant de la société de l'information) est un point d'appui pour qualifier les chauffeurs de salariés (Dockès, 2019). Une décision récente du Conseil constitutionnel, en date du 20 décembre 2019, a déclaré inconstitutionnelle la disposition introduite dans la loi d'orientation des mobilités (Lom) qui, en cas d'approbation d'une charte sociale par une entreprise, empêche la requalification judiciaire en salarié d'un travailleur de plateforme dans le secteur du transport individuel de personnes ou de la livraison de repas. La décision renforce ainsi le rôle du pouvoir judiciaire dans la reconnaissance de l'existence d'une relation d'emploi et interdit au pouvoir législatif de retirer à ces travailleurs le statut de salarié<sup>16</sup>.

La revendication de requalification des chauffeurs de VTC revêt une grande ampleur aux États-Unis où, comme au Brésil, la majeure partie des droits sociaux sont liés à la relation d'emploi. Les premiers recours collectifs visant la requalification des chauffeurs d'Uber en salariés apparaissent dès 2013, dans les États du Massachusetts et de Californie. La plateforme tente cependant de contourner la procédure de requalification en faisant signer aux chauffeurs une clause d'arbitrage obligatoire en cas de

litige – erreurs de paiement, etc. –, relevant du droit commercial, une pratique que la Cour suprême a cautionné dans un autre litige. C'est pour contourner cette pratique que la loi AB5 attribue aux autorités publiques la prérogative de solliciter des recours collectifs en requalification des travailleurs.

Ces actions s'inscrivent dans la campagne plus large contre les « salariés déguisés », à l'instar de celle menée à New York par l'association New York Taxi Workers Alliance. Comme en Californie, l'administration publique a reconnu ce statut dans quelques cas par l'attribution des allocations chômage, mais sans que cela soit généralisé. Le statut d'emploi des chauffeurs d'Uber fait l'objet de contentieux à travers le pays dans des procès pour requalification que la plateforme préfère, si possible, régler par des accords négociés au cas par cas. Le discours reste le même : le service relève d'une plateforme technologique pour différents types de « marchés numériques », la société a affaire non pas à des chauffeurs au cœur de la prestation offerte, mais à des « partenaires de transport », des fournisseurs indépendants.

En Suisse, et plus spécifiquement à Genève, les tribunaux ont décidé que les chauffeurs d'Uber sont en réalité des salariés et ont interdit à Uber de poursuivre son activité dans ses conditions actuelles, c'est-à-dire en traitant ses chauffeurs comme des travailleurs indépendants.

L'Espagne est un bon exemple de requalification par la voie administrative. L'Inspection du travail et de la Sécurité sociale de ce pays est la première instance à établir que l'activité d'Uber s'inscrit dans le cadre du transport public

16. <http://bit.ly/31O4LSW>.

de voyageurs et que les caractéristiques de la relation d'emploi sont présentes.

D'autre part, il est des pays où la qualification du statut des chauffeurs n'a pas donné lieu à controverse. C'est le cas pour ceux où il existe un État social universel, comme le Danemark et la Suède, où l'attribution de droits tels que l'assurance maladie ou la retraite ne dépend pas essentiellement de la relation d'emploi. C'est aussi le cas en Allemagne, où Uber a pris la décision de collaborer en priorité avec les entreprises de VTC dont les chauffeurs sont des salariés.

L'issue des contentieux juridiques visant à requalifier les chauffeurs en salariés reste ouverte. Elle s'inscrit dans le cadre de la régulation des chauffeurs de VTC et du secteur plus généralement.

### **Chauffeur de VTC et tiers statut**

La figure du chauffeur de VTC intermédié par des plateformes numériques met à l'épreuve et, dans certains cas, renouvelle la perspective du « tiers statut ». Il s'agit de figures hybrides mises en place dans certains pays pour répondre aux évolutions du marché du travail, à l'émergence d'un espace où se confondent la subordination hiérarchique relevant du statut salarial et l'autonomie qui caractérise l'indépendance juridique, tout autant qu'aux aspirations des travailleurs à plus d'autonomie dans le travail (Supiot, 2000). Cette solution, au vu des expériences de pays tels que l'Italie, le premier pays à avoir introduit la troisième figure (*parasubordinati*) en 1973, a fait l'objet de critiques en tant qu'elle n'apporte pas de sécurité juridique aux parties ni n'assure une protection adéquate aux travailleurs (De Stefano, 2016).

Le statut des travailleurs autonomes économiquement dépendants (TRADE), introduit en Espagne en 2007, assure certains droits typiques du salariat (des congés maternité/paternité, le droit d'association, une nouvelle forme de négociation collective, « l'accord d'intérêt professionnel ») à un travailleur qui dépend pour 75 % de son temps de travail du même employeur mais qui ne répond pas aux critères de qualification d'un salarié (Célérier *et al.*, 2016). Il est intéressant de constater que le statut de TRADE n'est pas utilisé par les chauffeurs de VTC et s'avère même, plus généralement, un échec législatif ; en effet, il n'y a actuellement que 10 000 travailleurs qui exercent sous ce tiers statut dans toute l'Espagne<sup>17</sup>.

La Cour suprême du Royaume-Uni devra statuer en 2020 sur l'affaire *Uber v. Aslam*, suite à la confirmation en appel de la décision de l'Employment Tribunal de Londres de requalifier les chauffeurs de VTC de « *workers* ». Ce tiers statut attribue aux travailleurs certains droits des « *employees* » (droits syndicaux, salaire minimum, droit à des pauses, protection contre les discriminations) mais pas le plein accès aux droits et protections du droit du travail qui leur sont généralement accordés. Cependant, le fait que le pouvoir judiciaire considère ces travailleurs comme des *workers* peut faire obstacle à leur qualification comme *employees*, aboutissant de fait à un déni de droits. Les syndicats, notamment pour des raisons d'avantages fiscaux liés au statut de *worker*, ne revendiquent pas la requalification salariale pour leurs membres (Adams, dans ce numéro ; Freyssinet, 2019).

17. R. González, « TRADE, el nuevo paradigma de la precariedad en el trabajo autónomo », *CincoDías*, 15 de marzo de 2019, <http://bit.ly/3bzB6Bo>.



Disruption de taille, la figure du chauffeur ubérisée soulève la perspective d'un tiers statut aux États-Unis. Face au risque de la requalification salariale depuis l'entrée en vigueur de la loi AB5, Uber, rejoint par son rival Lyft et la société de livraison de plats cuisinés DoorDash, fait une proposition inédite : la création d'une nouvelle catégorie de travailleurs pour les chauffeurs de VTC et les livreurs, celle de « chauffeurs en réseau » (*network drivers*). Bien que conservant le statut de travailleur indépendant, ils bénéficieraient de certaines garanties assimilables à celles des salariés (une rémunération équivalente au moins au salaire minimum, hors prise en compte du temps d'attente, un défraiement par kilomètre parcouru, et certaines protections de base, telles que l'assurance pour accident de travail) ainsi que l'accès à un comité de dialogue (*Driver Advocate Program*), en échange d'un renoncement au statut de salarié et au droit à la syndicalisation. Uber et Lyft l'ont déclaré clairement dans leur document d'entrée en bourse : ce statut pour les chauffeurs remettrait en cause leur modèle d'affaires (Sauviat, dans ce numéro). Sans précédent aussi, les plateformes comptent obtenir l'exemption à la loi AB5 et envisagent à cette fin de soumettre ce projet aux électeurs sous la forme d'un référendum lors des élections de novembre 2020. Uber fait entrer ainsi la population par la voie électorale dans l'« espace public » de régulation du travail et se positionne en acteur proactif de la recomposition de l'écosystème du transport urbain.

Au Portugal, une loi de 2018 prévoit, d'une part, la présomption de salariat pour les chauffeurs des plateformes de VTC et, d'autre part, la création d'une nouvelle figure du marché du travail, par le biais d'un nouvel acteur de

l'écosystème du transport, celle d'opérateur de VTC (« *Operador de TVDE* »). Il s'agit d'une entreprise intermédiaire entre le chauffeur et les plateformes, un cas d'externalisation obligatoire, la plateforme ne pouvant engager directement le chauffeur. En même temps, le risque est que l'opérateur de VTC soit le chauffeur lui-même, déguisé en entreprise, qui deviendrait patron de lui-même, devant supporter les charges afférentes (Amado, Moreira, 2019).

À partir des exemples recueillis ici, on peut constater que tout est encore en mouvement, et que les processus en cours ne vont pas dans une direction unique, pouvant être parfois contradictoires au sein d'un même pays. Il y a encore oscillation entre les tribunaux et la législation au sujet de la qualification des chauffeurs comme salariés ou comme travailleurs indépendants. De même, le capitalisme de plateforme fait émerger dans certains pays, et dans des termes nouveaux, la perspective d'une troisième figure du marché du travail, qui existe déjà dans la législation du pays ou fait l'objet d'une création. La situation est loin d'être stabilisée et le champ des possibles reste complètement ouvert.

Au-delà de la question du tiers statut qui n'est pas toujours la réponse appropriée au développement des nouvelles formes d'emploi, comme on vient de le souligner dans les trois cas nationaux considérés, des réflexions et des initiatives émergent en Europe autour d'une approche inclusive de la protection des travailleurs, notamment des travailleurs précaires y compris ceux des plateformes, dont témoigne par exemple la récente directive européenne sur les conditions de travail transparentes et prévisibles (encadré).

Encadré

**La directive européenne sur les conditions de travail transparentes et prévisibles : un pas dans la bonne direction pour les travailleurs des plateformes ?**

La réflexion relative aux nouvelles formes d'emploi et à la situation des travailleurs en ligne s'intègre dans les initiatives récemment prises par l'Union européenne dans le champ social et formalisées par l'adoption en 2017 du « Socle européen des droits sociaux ». Ce texte énonce 20 principes et droits pour soutenir un équitable et bon fonctionnement des marchés du travail et des systèmes de protection sociale. La directive européenne 2019/1152 relative à des conditions de travail transparentes et prévisibles de juin 2019 constitue l'une des principales applications du Socle européen des droits sociaux, et en particulier de ses principes 5 (emploi sûr et adapté) et 7 (information sur les conditions d'emploi et protection en cas de licenciement).

Présentée en décembre 2017 par la Commission européenne après l'échec de la consultation des partenaires sociaux (art. 154 TFUE) – qui a échoué sur le refus de BusinessEurope de renoncer à la définition nationale des travailleurs, la directive a été adoptée définitivement le 16 avril 2019 par le Parlement européen, et le 13 juin par le Conseil.

Souvent présentée comme une première réponse au développement de nouvelles formes de travail, et s'adressant notamment aux travailleurs des plateformes, la directive, comme tous les textes européens, est le résultat d'un compromis au sein des institutions communautaires, entre partisans de la définition de nouveaux droits pour les travailleurs et ceux en faveur du développement de ces nouveaux secteurs de l'économie.

Les travailleurs couverts sont ceux principalement définis comme tels dans les législations nationales, avec toutefois la prise en compte de la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE). Or les définitions nationales du travail et la jurisprudence actuelle équivalent à ne couvrir que les salariés. Pour autant, tout l'enjeu est d'avoir mentionné cette jurisprudence de la CJUE. Car, comme le note la juriste Sylvaine Laulom (Semaine Sociale Lamy, 15 juillet 2019), les États membres sont en quelque sorte placés sous le contrôle de la CJUE.

Des incertitudes demeurent sur le champ d'application exact de cette directive. Mais elle élargit considérablement le contenu de l'information qui devra être communiqué par l'employeur aux salariés (description des missions, durée, rémunération, la journée de travail normale, etc.), tout en réduisant les délais d'information. Surtout, elle définit de nouveaux droits : limitation de la période d'essai, amélioration de la prévisibilité du travail, interdiction des clauses d'exclusivité, etc. Leur contenu dessine une première réglementation minimale pour les travailleurs les plus précaires, et notamment pour les travailleurs « zéro heure » ou encore les travailleurs à la demande.

La Commission européenne, entrée en fonction en décembre 2019, a annoncé de nouvelles mesures en faveur des travailleurs des plateformes, et prévoit un sommet de travail sur les plateformes (Platform work summit) pour décembre 2020. Elle a adopté le 29 janvier 2020 son programme de travail, précisant que le dossier relatif à l'amélioration des conditions de travail des travailleurs des plateformes était renvoyé à 2021, pour laisser du temps à la concertation durant l'année en cours.

---

## Conclusion

Le fonctionnement des plateformes numériques dans le secteur du transport individuel de personnes en milieu urbain repose sur le recours à des travailleurs indépendants. Le droit se trouve au cœur des conflits autour de la régulation de la figure du chauffeur de VTC intermédié par une plateforme. En pénétrant le marché dans les apories de la régulation du fait de la technologie utilisée, la société Uber a déclenché des dynamiques sociales et politiques très variables selon les cas, de la résistance à la disruption du secteur en passant par des processus de recomposition du système de régulation, pouvant prendre des formes qui dépassent le cadre traditionnel (Azaïs *et al.*, 2017). À partir de là a commencé la bataille juridique qui s'est avérée, tant chez les disrupteurs que chez les résistants, le terrain privilégié de confrontation.

La stratégie des plateformes de VTC, qui consiste à multiplier les litiges devant les tribunaux, est sans ambiguïté, selon la formule utilisée par l'avocat en chef de la société d'Uber après l'adoption du projet de loi AB5 en Californie : « Uber n'est pas étranger aux batailles juridiques ». La lutte contre le droit, dans toutes ses dimensions, que ce soit dans l'espace judiciaire, dans la sphère législative, dans l'administration publique, et, au-delà, dans la sphère sociale s'affirme comme le *modus vivendi* de ces nouveaux opérateurs. Ils font appel pour ce faire à des outils très élaborés, notamment Uber, qui recourt à des campagnes d'influence, doté d'un nombre de lobbyistes quasi incomparable pour une entreprise aux États-Unis, ou bien à des stratégies d'adaptation à la régulation, assorties d'un changement d'image se voulant plus

coopérative avec les autorités publiques. Mais c'est sans concession sur l'objectif essentiel, à savoir éviter toute augmentation du coût de la course pour la plateforme, et à cette fin, éviter la requalification des chauffeurs en salariés. Depuis le début de l'année 2020, Uber expérimente en Californie l'attribution de certaines libertés accordées aux chauffeurs (établissement du prix de la course, possibilité de refuser une course) pour tenter d'échapper aux risques de requalification de leurs contrats avec les chauffeurs du fait de l'adoption de la loi AB5 et va jusqu'à concevoir la création d'une nouvelle figure du marché du travail. Malgré ces innovations, qui participent de la recomposition de la régulation dans le secteur du transport individuel de passagers, la plateforme fait tout pour contourner les règles dès qu'elles s'avèrent onéreuses ou les contester sur tous les fronts juridiques. Afin de faire valoir leurs droits, les chauffeurs ont adopté, pour leur part, la même stratégie de recours au pouvoir judiciaire.

Parmi les statuts possibles des chauffeurs travaillant pour les plateformes numériques qui se dessinent, les cas présentés dans ce numéro de la *Chronique internationale de l'IREs* illustrent toute la gamme des éventualités. Le chauffeur pourrait être intégré au salariat en Espagne. Il est assimilé aux VTC, qui sont strictement régulés, en Allemagne. Il est un facteur de réaffirmation du tiers statut au Royaume-Uni. Il permet de soulever la perspective de l'émergence d'une nouvelle figure du marché du travail en Californie, le « chauffeur en réseau ». Au Québec, il se voit intégré à une législation qui a déréglementé le secteur et devient la figure de proue d'un nouveau secteur qui a délaissé sa dénomination de transport par taxi au profit de transport

rémunéré de personnes par automobile. Comme travailleur indépendant quasiment sans droits, il est laissé pour compte au Brésil. En France, une grande partie de ses caractéristiques serait déterminée par l'extension du droit au-delà des cadres juridiques existants à travers la *soft law*, au sein de chartes sociales élaborées par chaque entreprise, dans un engagement unilatéral, et qui serait appliquée à leur gré.

Les exemples de cette bataille juridique se retrouvent partout et sont éloquentes. Les premiers recours en justice qui remettent en cause la qualification des chauffeurs comme indépendants ont eu lieu aux États-Unis. La décision qui a consisté à reconnaître la condition de « *worker* » à un chauffeur Uber au Royaume-Uni, soit une troisième figure, a été rendue par une autorité judiciaire. La décision la plus emblématique et la plus complète concernant la qualification de la prestation de services est venue de la Cour de justice de l'Union européenne. Dans le processus de disruption et de re-composition en cours, qui fait entrer des parties prenantes de plus en plus nombreuses et sous des formes nouvelles, le pouvoir judiciaire s'avère l'institution centrale qui s'élève en arbitre de ce nouvel espace d'enchevêtrements et de rapports de forces.

Même les tentatives de réglementation par voie législative renvoient souvent au droit. La loi AB5 en Californie prévoit son application par l'appareil judiciaire des municipalités. Ce n'est pas pour rien : Uber et Lyft, avec d'autres entreprises du capitalisme de plateforme, ont déjà annoncé qu'ils feront appel aux tribunaux contre la loi. En France, la Cour de cassation a jugé que les travailleurs de plateforme sont des salariés, à l'instar de la cour d'appel de Paris, dans un cas précis

concernant un chauffeur d'Uber. En cassant le dispositif dans la loi Lom visant à dessaisir les tribunaux dans la qualification du statut de salarié des chauffeurs, le Conseil constitutionnel a donné au pouvoir judiciaire le dernier mot. Le cas est illustratif de la stratégie d'Uber, dès lors que la plateforme peut œuvrer en collaboration avec le pouvoir législatif contre le droit. Même dans des pays qui ont connu une forte résistance politique pour imposer le cadre réglementaire existant, comme au Danemark, en Italie, en Colombie, la décision politique a dû être confirmée par les tribunaux.

La difficulté d'avancer vers une nouvelle figure de chauffeur commence par celle des chauffeurs à organiser la mobilisation autour de leurs propres intérêts corporatifs. La mobilisation commence par des conflits qui n'opposent pas clairement les travailleurs aux sociétés, mais dans un premier temps, les travailleurs entre eux, chauffeurs de taxi et chauffeurs de VTC. C'est dans un deuxième temps seulement que les chauffeurs de VTC ont revendiqué une amélioration de leurs conditions de travail. En d'autres termes, ils restent au milieu des tirs croisés, se voyant parfois défendre les plateformes pour lesquelles ils travaillent, malgré des conditions de travail difficiles, afin d'assurer au préalable le droit de poursuivre leur activité professionnelle.

Il est impossible d'imaginer un modèle stabilisé de régulation dans la majorité des pays à l'heure actuelle, en commençant par la figure du chauffeur de VTC, car la stratégie de disruption s'inscrit dans la nature même des entreprises du capitalisme de plateforme. Le cas d'Uber est exemplaire : l'opérateur refuse, autant que possible, toute adaptation à la législation qui remettrait en cause son modèle d'affaires ou persiste à influencer de

nouvelles réglementations qui s'y conformeraient. Dans les cas où l'échec est avéré, comme au Danemark ou en Colombie, les opérateurs de plateforme de VTC quittent le pays, tout en laissant la place à des concurrents locaux plus respectueux des règles locales du transport individuel de personnes en milieu urbain. En Californie, après l'adoption de la loi AB5, Uber, comme on l'a déjà souligné, tente de mettre en œuvre des modifications mineures dans ses relations contractuelles avec les chauffeurs pour éviter le risque de requalification de leurs contrats en travail salarié. En même temps, la résistance persiste aussi, y compris dans les pays où la régulation est devenue totalement favorable aux plateformes de VTC, et cela, surtout sur le terrain juridique. Au Brésil, plusieurs procès sont encore en cours pour la reconnaissance de la condition de salarié aux chauffeurs. En France, la condamnation début 2020 de la plateforme de livraison de repas, Deliveroo, pour travail dissimulé laisse augurer de futures requalifications des contrats de prestation de service en contrats de travail pour les chauffeurs de VTC.

Quel que soit leur devenir, Uber et les entreprises du capitalisme de plateforme, qui investissent dans des batailles juridiques comme jamais auparavant, auront réussi à modifier les habitudes de consommation et, à des degrés différents, influencer sur la reconfiguration de la régulation au sein du cadre plus large de l'écosystème du transport individuel de personnes en milieu urbain. Celle du statut des chauffeurs en est la clé de voûte. Jusqu'à présent, il est difficile de déterminer jusqu'où ces entreprises réussiront à imposer leur modèle d'organisation du travail alors qu'une tendance vers la requalification salariale s'affirme. Les risques pour le droit du travail relèvent

non seulement de l'institutionnalisation d'un modèle d'affaires « ubérisé », mais de sa diffusion à d'autres branches des services, voire à ce que les travailleurs indépendants soient régis par une charte sociale. Ainsi, une véritable zone grise de régulation pourrait devenir la norme, dans un avenir pas si lointain.

*Achévé de rédiger le 24 février 2020.*

### Sources

Abdelnour S., Bernard S. (2019), « Quelles résistances collectives face au capitalisme de plateforme ? », in Abdelnour S., Méda D. (dir.), *Les nouveaux travailleurs des applis*, Paris, Puf.

Abdelnour S., Méda D. (2019), *Les nouveaux travailleurs des applis*, Paris, Puf.

Adams A., Freedman J., Prassl J. (2018), « Rethinking legal taxonomies for the gig economy », *Oxford Review of Economic Policy*, vol. 34, n° 3, p. 475-494, <https://doi.org/10.1093/oxrep/gry006>.

Amado J.L., Moreira T.C. (2019), « A lei portuguesa sobre o transporte de passageiros a partir de plataforma eletrónica: Sujeitos, relações e presunções », *Labour & Law Issues*, vol. 5, n° 1, p. 49-78, <https://labourlaw.unibo.it/article/view/9629/9410>.

Azaïs C., Dieuaide P. (2020), « Platforms of work, labour and employment relationship: The grey zones of a digital governance », *Frontiers of Sociology*, vol. 5, n° 2, <https://doi.org/10.3389/fsoc.2020.00002>.

Azaïs C., Dieuaide P., Kesselman D. (2017), « Zone grise d'emploi, pouvoir de l'employeur et espace public : une illustration à partir du cas Uber », *Relations Industrielles/Industrial Relations*, vol. 72, n° 3, p. 433-456, <https://doi.org/10.7202/1041092ar>.

Céliérier S., Riesco-Sanz A., Rolle P. (2016), « Une indépendance équivoque : les nouveaux statuts des indépendants espagnols et français », *Revue française de Socio-économie*, vol. 17, n° 2, p. 21-41, <https://doi.org/10.3917/rfse.017.0021>.

De Stefano V. (2016), « The rise of the "just-in-time workforce": On-demand work, crowd work and labour protection in the "Gig-Economy" », *Comparative Labor Law & Policy*

## LE SECTEUR DU TRANSPORT INDIVIDUEL DE PERSONNES

*Journal*, vol.37, n°3, p.471-504, <https://doi.org/10.2139/ssrn.2682602>.

Dockés E. (2019), « Le salariat des plateformes », *Labour & Law Issues*, vol.5, n° 1, p.3-17, <https://labourlaw.unibo.it/article/view/9627/9407>.

Dubal V.B. (2017), « The drive to precarity: A political history of work, regulation, & labor advocacy in San Francisco's taxi & Uber economies », *Berkeley Journal of Employment & Labor Law*, vol. 38, n° 1, p.73-135, <http://bit.ly/2r9BVOH>.

Freyssinet J. (2019), « Royaume-Uni : les syndicats et les plateformes », *Chronique internationale de l'IRES*, n° 165, mars, p.34-46, <http://bit.ly/2tXVJWG>.

Kesselman D., Sauviat C. (2017), « États-Unis : les enjeux de la revitalisation syndicale face aux transformations de l'emploi et aux nouveaux mouvements sociaux », n° spécial, « Renouveau syndical : enjeux, stratégies et pratiques », *Chronique internationale de l'IRES*, n° 160, décembre, p. 19-37, <https://goo.gl/hJmzt6>.

Nizzoli C. (2017), « Quel renouveau pour le syndicalisme contemporain ? », n° spécial, « Renouveau syndical : enjeux, stratégies et pratiques », *Chronique internationale de l'IRES*, n° 160, décembre, p. 3-18, <http://bit.ly/38u6G1p>.

Prassl J. (2018), *Humans as a Service: The Promise and Perils of Work in the Gig Economy*, New York, Oxford University Press, <https://doi.org/10.1093/oso/9780198797012.001.0001>.

Stone B. (2017), *The Upstarts: How Uber, Airbnb, and the Killer Companies of the New Silicon Valley Are Changing the World*, New York, Little, Brown and Company.

Supiot A. (2000), « Les nouveaux visages de la subordination », *Droit Social*, n°2, février, p. 131-145.

Thelen K. (2018), « Regulating Uber: The politics of the platform economy in Europe and the United States », *Perspectives on Politics*, vol.16, n°4, p.938-953, <https://doi.org/10.1017/S1537592718001081>.