

DROIT

## QUEL AVENIR POUR LES **PLATES-FORMES** **DE LIVRAISON**

Coup de tonnerre ou coup d'épée dans l'eau ? Que va changer la décision de la Cour de cassation sur l'économie et la façon de travailler de ces plates-formes ?

CHRISTOPHE BYS



La reconnaissance d'un lien de subordination faisant des livreurs des salariés pourrait remettre en question le modèle économique des plates-formes.

**M**ême pas peur», tel était en substance le message des entreprises de livraison de repas interrogées fin décembre sur la décision de la Cour de cassation à propos de Take Eat Easy (TEE). Petit rappel des faits : un coursier a demandé au juge des prud'hommes la requalification de son contrat avec Take Eat Easy en contrat de travail. La cour d'appel a rejeté cette demande, mais la chambre sociale de la Cour de cassation a estimé, dans une décision du 28 novembre 2018, que les juges du fond n'avaient pas tiré les conséquences légales de leurs constatations. En effet, la décision de la cour d'appel de Paris validait le statut de travailleur indépendant du livreur, alors que, dans son analyse, le juge d'appel relevait l'existence d'un pouvoir de sanction et de contrôle, par exemple via la géolocalisation, incompatible avec la notion de travail indépendant.

### Mauvais exemple

Cela n'étonne pas vraiment le porte-parole d'une société de livraison, qui estime que TEE avait fait des choix contestables. Qu'ils soient retoqués, rien de plus normal. « TEE avait pris des mesures très particulières, qui

ne correspondent plus à ce qui se fait aujourd'hui, explique en écho une autre plate-forme. C'était une start-up créée par de jeunes diplômés qui ont travaillé salement. » Les plates-formes restantes, elles, disent moins contrôler le travail de leurs coursiers. La géolocalisation ? « Oui, on l'utilise, mais c'est pour rapprocher l'offre et la demande. Sinon, à chaque fois, il faudrait envoyer une alerte à tous les coursiers », expliquent certaines. Autrement dit, les plates-formes font comme les taxis qui utilisent la géolocalisation pour trouver le chauffeur le plus proche d'une demande de prise en charge, sans que personne ne pense à requalifier en salariés les chauffeurs de taxi indépendants.

Un conseiller proche de la plate-forme XXX (on ne parle dans ce milieu que sous couvert d'anonymat...) précise : « J'ai toujours pensé que le système où le livreur était sanctionné s'il n'honorait pas une réservation ressemblait beaucoup à un pouvoir de contrôle et conduisait à un risque de requalification. Je trouvais que le jugement de la cour d'appel était mal motivé. » Chez YYY, un concurrent, on ne s'étonne pas davantage : « Toutes les décisions de justice nous concernant ont dit qu'il ne pouvait pas y avoir de sanction en cas de refus d'une livraison. La plupart des plates-formes en tiennent compte. »



G. FISCHER, D. P.

Ces affirmations doivent être précisées, selon Arthur Millerand, associé de Parallel Avocats, un cabinet dédié au conseil et à la défense des entreprises numériques. « Il ne faut pas exagérer cette décision et en faire ce qu'elle n'est pas, explique-t-il. La possibilité de sanctionner son partenaire contractuel n'est pas propre à une relation salariale, c'est la vie des affaires. On ne peut pas prétendre que toute sanction transforme un prestataire de services en salarié, c'est juridiquement inexact. »

La ligne de défense de TEE tenait dans le fait que le coursier avait le choix de se connecter à la plate-forme et de se déconnecter quand il le voulait, contrairement au salarié qui doit se tenir aux horaires qui figurent dans son contrat de travail. Le livreur à bicyclette peut, par exemple, ne pas travailler une semaine ou un mois. La plate-forme ne peut pas le contraindre. Professeur de droit du travail à l'université Paris Nanterre et auteur d'un article remarqué dans la revue « Droit social » (éditions Dalloz, juin 2018) sur le sujet, Alexandre Fabre se réjouit. Selon lui, « cette décision pourrait concerner beaucoup de travailleurs des plates-formes. Un sacré coup de pied dans la fourmilière ». Ce n'est pas parce que l'on peut ne pas aller travailler tous les jours à heures fixes que l'on est libre. « Il ne faut pas confondre la discontinuité du lien avec la continuité de la subordination », résume l'enseignant. Un point de vue que ne partagent pas nos interlocuteurs chez XXX et YYY. Les premiers insistent : « Les livreurs ne veulent pas être salariés. Ils tiennent au statut d'indépendant, qui leur assure de la flexibilité. » Idéal, affirme Alexandre Fabre, pour les étudiants qui réservent des créneaux en fonction de leur emploi du temps. À l'écouter, ce serait même l'une des premières motivations de ces livreurs.

### Précédent ou cas d'espèce... selon l'évolution de la loi

Et maintenant ? L'avocat Arthur Millerand l'assure : « Il n'y a pas de risque systémique. Cette décision ne marque pas la fin des modèles reposant sur le travail indépendant. Ceux qui le prétendent se trompent sur la portée de la décision de la

Cour de cassation. La juridiction n'a pas apprécié les faits du dossier, mais a élaboré une analyse technique de la manière dont la cour d'appel de Paris a appliqué la règle de droit. De plus, cette décision ne concerne que le dossier qui lui a été soumis et, pour les autres, elle a seulement une valeur interprétative. » Sacrée nuance. L'associé de Parallel Avocats précise enfin : « Une nouvelle cour d'appel va devoir statuer sur le fond du litige afin de déterminer si le faisceau d'indices permettait de retenir ou non l'existence d'un lien de subordination. Ce nouvel arrêt d'appel figurera parmi les nombreuses autres décisions déjà rendues et participera à affiner l'interprétation des

règles. » Alexandre Fabre n'est pas vraiment d'accord avec cette analyse. Pour lui, « cette décision dépasse et de loin le cas d'espèce ». Le raisonnement est transposable à d'autres plates-formes qui présentent les mêmes caractéristiques : pouvoir de contrôle par géolocalisation et pouvoir de sanction par pénalités. Il suffirait que des indépendants attaquent leur plate-forme pour aboutir à une décision similaire.

À moins que... En imaginant que le professeur l'emporte sur l'avocat, sa conclusion est valable si et seulement si le cadre législatif reste le même. Or le projet de loi sur les mobilités contient une disposition (article 20) qui pourrait changer la donne. Prévu initialement dans la loi Pénicaud 2 et censuré par le Conseil constitutionnel pour cavalier législatif (le terme d'usage pour désigner un amendement ou un article de loi ajouté à un texte sans rapport avec celui-ci), le dispositif envisagé consiste en l'adoption de chartes par les plates-formes. Là encore, cela ne fait pas l'unanimité. « Un tel dispositif pourrait être à l'origine de nouveaux contentieux, assure Arthur Millerand. Cela créerait une certaine insécurité juridique, tant pour les indépendants que pour les plates-formes, alors que l'on cherche à stabiliser la situation. »

### Des chartes pour sécuriser

Les plates-formes semblent moins timides et voient l'arrivée des chartes d'un bon œil. Car celles-ci seraient visées par la direction générale du travail (DGT), ce qui leur donnerait, estime-t-on, un certain poids. Alexandre Fabre craint même que la décision de la Cour de cassation soit une « victoire à la Pyrrhus, puisqu'avec les chartes, on immunisera les plates-formes contre un risque de requalification ». Le porte-parole de YYY y voit un véritable progrès. « Les plates-formes qui voulaient faire plus pour les coursiers pouvaient hésiter », confie-t-il. Dans ce métier où la fidélisation des indépendants est un enjeu stratégique, certaines plates-formes décident de faire un peu plus que ce que dit la loi, en offrant de la formation ou une meilleure mutuelle... Sauf que, explique-t-il, plus elles en faisaient pour améliorer la situation du travailleur indépendant, plus elles risquaient une requalification en salariat. Un comble : le plus vertueux devenait la cible plus facile du juge.

Reste à attendre l'adoption de la loi d'orientation des mobilités et la publication des décrets d'application. La cour d'appel de Paris est entrée dans la danse le 10 janvier, jugeant qu'un chauffeur Uber était un salarié. Les juges semblent décidés à questionner le modèle des plates-formes...

[www.usinenouvelle.com](http://www.usinenouvelle.com)



« Il n'y a pas de risque systémique. Cette décision ne marque pas la fin des modèles reposant sur le travail indépendant. »

Arthur Millerand, associé de Parallel Avocats