



HAL
open science

La qualification des contrats liant les opérateurs de transport aux plateformes numériques : les habits neufs d'un vieux problème

Stéphane Carré

► To cite this version:

Stéphane Carré. La qualification des contrats liant les opérateurs de transport aux plateformes numériques : les habits neufs d'un vieux problème. RTDCom. Revue trimestrielle de droit commercial et de droit économique, 2023, 03, pp.519. halshs-04232054

HAL Id: halshs-04232054

<https://shs.hal.science/halshs-04232054v1>

Submitted on 12 Dec 2024

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

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

Les arrêts de la Cour de cassation concernant la qualification des contrats liant des travailleurs mobiles à des plateformes numériques ne laissent pas d'interroger. La distinction entre ces travailleurs bénéficiant d'une relative liberté d'engagement, mais reconnus salariés, et la situation de certains entrepreneurs du transport devient délicate. Les petits opérateurs du transport sont traditionnellement dans la dépendance des organisateurs et diverses techniques contractuelles sont utilisées pour asseoir cette allégeance, jusqu'à leur quasi-subordination quand le voiturier est un travailleur indépendant, sans qu'il en résulte une requalification en un contrat de travail. Une intervention s'impose de la part du législateur, la technique du faisceau d'indices utilisée par les tribunaux n'étant plus à même d'assurer une claire démarcation entre contrats commerciaux et contrats de travail.

La qualification des contrats liant les opérateurs de transport aux plateformes numériques : les habits neufs d'un vieux problème

Les arrêts *Take eat easy* et *Uber* au regard du droit des transports ¹

Stéphane Carré

UMR CNRS 6297, IUT Saint-Nazaire

519

■ **1. Portée des arrêts *Take eat easy* et *Uber*.** C'est à juste titre que les arrêts *Take eat easy* et *Uber France* ont été largement médiatisés et ont fait l'objet de nombreuses contributions doctrinales ².

Quelque chose de nouveau se passe ³. Pourtant, en elles-mêmes, les décisions de la Cour de cassation emportent peu de nouveautés. Les auteurs soulignent que la Haute juridiction réitère sa conception

(1) Soc. 28 nov. 2018, n° 17-20.079, *Take eat easy*, D. 2019. 177, et les obs., note M.-C. Escande-Varniol ; *ibid.* 2018. 2409, édito. N. Balat ; *ibid.* 2019. 169, avis C. Courcol-Bouchard ; *ibid.* 326, chron. F. Salomon et A. David ; *ibid.* 963, obs. P. Lockiec et J. Porta ; AJ contrat 2019. 46, obs. L. Gamet ; Dr. soc. 2019. 185, tribune C. Radé ; RDT 2019. 36, obs. M. Peyronnet ; *ibid.* 101, chron. K. Van Den Bergh ; Dalloz IP/IT 2019. 186, obs. J. Sénéchal ; JT 2019, n° 215, p. 12, obs. C. Minet-Letalle ; RDSS 2019. 170, obs. M. Badel ; SSL 2018. 1841, obs. P. Lockiec ; RDC 2019/3. 40, obs. J. Huet ; Soc. 4 mars 2020, n° 19-13.316, *Uber France*, D. 2020. 490, et les obs. ; *ibid.* 1136, obs. S. Vernac et Y. Ferkane ; AJ contrat 2020. 227, obs. T. Pasquier ; Dr. soc. 2020. 374, obs. P.-H. Antonmattei ; *ibid.* 550, chron. R. Salomon ; RDT 2020. 328, obs. L. Willock ; JCP 2020. 1373, note B. Bossu.

(2) A. Fabre, Les travailleurs des plateformes sont-ils des salariés : premières réponses, Dr. soc. 2018. 547 ; M.-A. Valéry, Le chauffeur Uber et le coursier Glovo, RDT 2021. 231 ; A. Jeammaud, Le régime des travailleurs des plateformes, Dr. ouvrier 2020. 181.

traditionnelle de la notion de subordination juridique⁴ pour asseoir ses décisions et décider de l'existence d'un contrat de travail entre des livreurs et chauffeurs exécutant des opérations de transport et la plateforme d'intermédiation qui aurait organisé ces opérations⁵. Les juges restent fidèles à la méthode du faisceau d'indices pour mettre en lumière cette subordination. La seule évolution notable est l'affirmation d'une possible subordination juridique, quoique le travailleur soit libre de ses horaires de travail et du choix même de travailler ou non⁶.

■ **2. Les modalités temporelles de l'engagement en débat.** Ces deux indices classiques de l'existence d'une subordination juridique, soit l'engagement du salarié à se mettre au service de l'employeur pour un certain temps et la possibilité pour ce dernier d'imposer unilatéralement les horaires de travail⁷ ne sont ainsi plus des critères discriminants. Ces critères continuent certes de participer à la démonstration d'une subordination juridique. Mais à l'inverse, l'absence de tout engagement du travailleur à se mettre pour un temps donné au service du donneur d'ordre ne permet plus en soi de soutenir que ce travailleur n'est pas un salarié. Pourtant ce critère reste central pour qualifier la relation propre au contrat d'entreprise, tel le contrat de transport. En effet, pour l'entrepreneur, l'engagement ne porte en principe que sur le résultat de son travail. Il s'agit ici d'une dimension incontournable du contrat d'entreprise.

■ **3. Délitement des conditions matérielles d'une subordination juridique.** Si l'émergence des plateformes numériques pose question quant à la nature des relations contractuelles qu'elles génèrent, ce n'est pas fondamentalement parce qu'elles tentent d'imposer un modèle commercial là où il y aurait à l'évidence une relation salariale, mais parce que la prestation d'intermédiation qu'elles instaurent à distance permet de s'affranchir aisément de l'unité de lieu et de temps (l'établissement de travail) qui permettait à l'employeur d'exercer en continu son contrôle pendant un temps donné. Une surveillance tend à s'exercer à distance. Cette situation est néanmoins celle de nombreux travailleurs mobiles ne travaillant pas en équipage. Mais avec la jurisprudence *Take eat easy* et *Uber France*, l'absence d'engagement du travailleur à se mettre pour un temps donné au complet service du donneur d'ordre et, partant, l'hypertrophie d'une mission précise à réaliser, n'est plus un critère aisément mobilisable pour établir la présence d'un contrat d'entreprise. À l'inverse, un contrat de travail peut apparaître alors que la situation répond à la condition de l'existence du contrat d'entreprise.

■ **4. Dépendances récurrentes dans le transport routier.** On a pu s'étonner que le législateur se saisisse de ces circonstances nouvelles en y répondant au prisme des plateformes utilisant des livreurs ou les chauffeurs de voitures de transport avec chauffeur (VTC) et par des dispositions placées principalement

- (3) Avant même l'arrêt de la Cour de cassation *Take eat easy*, diverses contributions juridiques se sont penchées sur le rôle des plateformes numériques, et plus généralement de l'informatique, dans la redéfinition de la relation salariale : A. Bidet et J. Porta, *Le travail à l'épreuve du numérique*, RDT 2016. 328 ; A. Fabre et M. C. Escande-Varniol, *Le droit du travail peut-il répondre aux défis de l'ubérisation*, RDT 2017. 166 ; A. Fabre, *Les travailleurs des plateformes sont-ils des salariés ?*, Dr. soc. 2018. 547 ; I. Desbarats, *Quel statut pour les travailleurs des plateformes ?*, Dr. soc. 2017. 971 ; J.-P. Chauchard, *L'apparition de nouvelles formes d'emploi*, in *Travail et protection sociale : de nouvelles articulations ?*, (dir. M. Borgetto et a.), LGDJ, 2017, p. 75.
- (4) Soc. 13 nov. 1996, n° 94-13.187, *Sté générale*, Bull. civ. V, n° 386 ; D. 1996. 268 ; Dr. soc. 1996. 1067, note J.-J. Dupeyroux ; RDSS 1997. 847, note J.-C. Dosdat : « le lien de subordination est caractérisé par l'exécution d'un travail sous l'autorité d'un employeur qui a le pouvoir de donner des ordres et des directives, d'en contrôler l'exécution et de sanctionner les manquements de son subordonné » ; Soc. 15 mars 2023, n° 21-17.316.
- (5) A. Fabre, *op. cit.* ; M. C. Escande-Varniol, *op. cit.* ; B. Bossu, *op. cit.*
- (6) Choix de travailler dont bénéficie le journalier se rendant à l'embauche, mais non pas celui des horaires et du temps de travail quotidien.
- (7) Règle déduite du principe des horaires collectifs (C. trav., art. L. 3171-1 s. et D. 3171-1 s.) tandis que les horaires individualisés sont soumis à l'aval des salariés ; droit aussi pour l'employeur d'imposer des heures supplémentaires (C. trav., art. L. 3121-28).

dans le code des transports⁸. Il est effectivement probable que la situation occasionnée par l'émergence de ces plateformes du secteur du transport augure de mutations plus générales. La solution dégagée par les juges dans les arrêts *Take eat easy* et *Uber France* n'est-elle pas tant un avertissement adressé spécifiquement à ces plateformes qu'une tentative de placer des garde-fous face aux possibles dérives que le développement exponentiel du télétravail pourrait engendrer⁹? Pourtant, cette situation apparemment nouvelle est emblématique des relations professionnelles et contractuelles existant dans le secteur des transports routiers, bien avant l'ère du numérique. Le droit commercial des transports favorise cette orientation générale. Aussi, pour qui veut bien se pencher sur les relations concrètes du travail dans ce secteur, la solution dégagée par les arrêts *Take eat easy* et *Uber France* laisse dubitatif.

Les conducteurs et livreurs *ubérisés* causent une controverse du fait de la modicité de leur rémunération et des conditions de travail dégradées qu'ils subissent¹⁰. Mais la dépendance qu'ils vivent est caractéristique des relations professionnelles dans le secteur des transports. Le contrôle étroit et permanent de la prestation de transport, sa préparation et son intégration dans une chaîne logistique plus vaste par des entreprises distinctes supervisant l'organisation générale des déplacements, est une configuration classique. Spécialement dans le secteur routier, les plateformes numériques entreprennent par de nouveaux moyens ce que d'autres ont fait avant elles par le recours constant à des partenariats commerciaux étroits, dans un milieu où « *l'usine* » n'a jamais existé au regard du travailleur mobile. Il

n'y a que des établissements organisés en réseau, points nodaux entre lesquels circulent des travailleurs solitaires attachés à leur véhicule. Ces travailleurs, salariés ou non, sont d'abord soumis à une chaîne logistique : consignes de l'expéditeur, du destinataire, d'un voyageur... Dans cet ensemble, ils sont aussi soumis à ce que décide séparément l'organisateur. Il est alors fondamental de comprendre que le transporteur n'est souvent qu'un exécutant.

■ **5. Soumettre le transporteur à la chaîne de transport.** En amont, la qualification des prestations proposées par les organisateurs auprès de leurs clients (chargeurs ou voyageurs), dont les plateformes télématiques, commande en partie la relation contractuelle qui s'instaure en aval entre ces organisateurs et les exécutants du transport car ces intermédiaires peuvent n'être que des facilitateurs qui laissent chargeurs, voyageurs et transporteurs entrer directement en relations contractuelles quand d'autres veulent s'occuper de tout. Mais comment soutenir n'être que ce facilitateur quand par ailleurs on met en place un contrôle étroit du prestataire de transport (I) ?

Pour s'assurer du parfait contrôle d'un transport, rien ne vaut que l'exécuter soi-même. Salarier le travailleur mobile qui assurera effectivement l'opération de transport reste la solution la plus efficace pour atteindre ce parfait contrôle. Le simple fait de recourir à un transporteur s'apparente ainsi à une opération de sous-traitance auprès d'un prestataire garantissant un résultat, mais qu'il faudrait laisser libre. Il y a là un dilemme que le chargeur ou l'organisateur du transport doit résoudre. Le droit commercial offre alors une large palette de solutions afin de soumettre

(8) A. Jeammaud, *op. cit.*

(9) Précisément, les dérives possibles ne portent pas tant sur les horaires de travail, souvent aujourd'hui très souples pour diverses catégories de salariés, que sur l'effritement des bornes concernant la durée du travail, remplacées par l'engagement à tenir avec succès une fonction.

(10) Ainsi, la société Uber a baissé en 2015 les tarifs qu'elle fixe pour les courses organisées et augmenté en 2016 la commission qu'elle s'attribue (R. Carelli et D. Kesselman, *Chronique internat. de l'IRES*, déc. 2019, La régulation du travail des chauffeurs de VTC, p. 34). – V. aussi S. Bernard, *Connaissance de l'emploi*, CEET, juill. 2020, p. 162.

le transporteur au contrôle du donneur d'ordre, dont certaines, propres au droit des transports, permettent d'obvier tout recours au salariat (II). Cette proximité du contrat d'entreprise et du contrat de travail, que les évolutions contemporaines quant aux formes du travail et d'emploi et quant aux critères de distinction entre lesdits contrats tendent à brouiller toujours plus, cache pourtant la dimension organique de l'entrepreneur, chef d'entreprise, dimension largement absente de celle du travailleur *para-subordonné* (III).

En s'appuyant sur les enseignements des arrêts *Take eat easy* et *Uber France*, il ne devrait donc pas être insurmontable aux plateformes de mobilité d'échapper aux affres d'un recours au salariat, sans abandonner beaucoup quant au contrôle qu'elles exercent sur les prestataires de transport. À l'inverse, à vouloir salarier coûte que coûte ces travailleurs, le risque existe, malgré la protection qu'apporte le droit social, que soit finalement imposée à ces derniers la rude réalité de la condition ouvrière (horaires et jours de travail imposés, tâches chronométrées...).

I – Jeu de rôles et dépendances dans le transport routier

■ 6. Diriger ou conduire, il faut choisir.

On ne peut être à la fois au four et au moulin. Pour les transporteurs routiers, travailleurs indépendants, dont les heures de travail hors du domicile peuvent largement atteindre 50 heures par semaine¹¹, mener les tâches administratives et commerciales qu'exige leur situation entrepreneuriale devient la quadrature du cercle : ainsi, une « cour d'appel précise que les cocontractants de la société ne respectaient pas, pour la plupart, les obligations légales inhérentes au statut d'artisan transporteur, et que du fait de leurs contraintes horaires, ils se trouvaient dans un état d'indisponibilité vis-à-vis de toute autre clientèle [...]. Les juges déduisent de ces énonciations que les prétendus artisans se trouvaient placés *dans un état de dépendance économique et de subordination juridique* » vis-à-vis de leur donneur d'ordre, ce que la chambre criminelle de la Cour de cassation approuve¹².

Il s'agit là de circonstances extrêmes. La dépendance économique ne peut entraîner en elle-même une requalification du contrat commercial en un contrat de travail¹³, tandis que seul l'abus de dépendance économique est jugé illicite (C. com., art. L. 420-2). Mais il existe une tendance séculaire au partage des rôles entre ceux qui organisent les transports et ceux qui les effectuent, entraînant une dépendance des seconds vis-à-vis des premiers. L'industriel et le voyageur en demande d'un déplacement peuvent se tourner vers un transporteur. Ce dernier doit être maître du déplacement et donc l'organise (délais, opérations d'embarquement, ruptures de charge...)¹⁴. Il peut néanmoins simplement organiser ce transport et s'adosser à d'autres pour l'assurer en sous-traitance. Inversement, celui qui exécute le transport peut s'appuyer sur celui qui saura au mieux l'organiser. C'est dans ce contexte qu'une

(11) Durée maximale de conduite des conducteurs routiers indépendants sur véhicules lourds : 56 h./sem. (Règl. (CE) n° 561-2006 du 15 mars 2006, art. 6, § 2) pour 60 h./sem. de travail (C. transp., art. L. 3312-6), ce temps de travail ne comprenant aucune des tâches de gestion afférentes à l'exploitation générale de l'entreprise.

(12) Crim. 5 janv. 1995, n° 93-84.923, BTL 1995. 284.

(13) Civ. 6 juill. 1931, DP 1931. 1. 121, note P. Pic.

(14) L'objet du contrat est le déplacement effectif de la marchandise ou du voyageur (Civ. 1^{re}, 22 nov. 2005, n° 03-17.395, D. 2006. 421, note J.-P. Tosi ; *ibid.* 2007. 111, obs. H. Kenfack ; RTD com. 2006. 657, obs. B. Bouloc). Le transporteur a la complète maîtrise technique du déplacement, le rendant responsable de la marchandise ou du voyageur (Com. 23 janv. 1973, Bull. civ., IV, n° 37 : différence entre poussage et transport ; Civ. 1^{re}, 2 déc. 1969, Bull. civ., I, n° 381 : maîtrise de la conduite par un chauffeur de taxi).

dépendance peut naître entre l'organisateur et l'exécutant (A). Cependant, et spécialement pour le cas des plateformes numériques, tout dépend de ce que promet l'organisateur au voyageur et à l'expéditeur : faciliter seulement la tâche de ces derniers pour les laisser finalement entre les mains du transporteur ou au contraire s'engager à s'occuper de tout. En cette dernière circonstance, tout dépendra aussi de la manière dont la plateforme va effectivement s'ingérer dans les affaires de l'exécutant (B).

A – De la traditionnelle dépendance des transporteurs envers les organisateurs du transport

■ **7. Les incontournables intermédiaires du transport.** La fonction d'intermédiaire dans le transport remonte à loin. Sans chercher à être exhaustif, retenons qu'il s'agissait d'une profession réglementée dès l'Ancien Régime, s'appuyant sur l'octroi de privilèges. En février 1705 un édit royal créait ainsi des offices de « courtiers, facteurs et commissionnaires des rouliers » dans les principales villes du royaume et supprimait toutes les charges similaires préexistantes¹⁵. Le code de commerce comporte dès ses origines (1807) des dispositions visant les commissionnaires de transport (anc. art. 96 s.), mais également des dispositions concernant les « courtiers de transport par terre et par eau » (anc. art. 77 *in fine* et art. 82). Au titre des conditions d'exercice des

professions de transport, le droit actuel retient, à côté des transporteurs, l'existence de commissionnaires de transport et « d'auxiliaires de transport », dont des courtiers de transport et d'affrètement aérien (C. transp., art. L. 1411-1)¹⁶. Or, la définition extensive des auxiliaires de transport (« personnes qui concourent à l'opération de transport sans toutefois l'exécuter, ni fournir les moyens d'exécution ») permet d'y inclure les plateformes d'intermédiation, dès lors qu'il est admis que ces plateformes sont bien des acteurs du transport¹⁷. De longue date, le voiturier est donc souvent intégré à une organisation plus large du transport, dont les mandataires sont encore une autre figure.

Ces mandataires, souvent nommés « transitaires », « agents de ligne » ou « consignataires » (de cargaison, de navire dans le secteur maritime), interviennent comme représentants des chargeurs ou des transporteurs dans le transport de marchandises. Mais le mandat est aussi une forme contractuelle courante pour le transport de passagers. Les activités de billetterie des agences de voyages font de ces dernières les mandataires du voyageur en quête d'un trajet. Quant aux contrats par lesquels l'agence organise des voyages (trajets, hôtels, locations...), ils sont indubitablement proches des contrats de commission de transport, par l'effort de coordination que doit exercer l'agence pour le compte du voyageur, cependant que la loi française ne connaît que le contrat de commission pour le déplacement des marchandises¹⁸.

(15) B. Saint-Cast, À la garde de Dieu et à la conduite de voiturier, *Clio Thémis*, n° 17, 2019.

(16) Dans le transport routier de marchandises (TRM), la dépendance des transporteurs envers les commissionnaires de transport est en partie construite par la loi. Celle-ci interdit au transporteur routier de sous-traiter à un autre transporteur plus de 15 % de son chiffre d'affaires annuel (C. transp., art. R. 3224-1, 1°). Mais un commissionnaire peut sous-traiter tous ses transports. La sous-traitance routière sera donc principalement le fait d'un rapport entre commissionnaires/transporteurs et simples transporteurs.

(17) La CJUE a considéré que la société Uber (pour son activité d'intermédiation recourant à des conducteurs non professionnels) était bien un « service dans le domaine des transports » relevant de l'art. 58, § 1^{er}, du TFUE (CJUE 20 déc. 2017, aff. C-434/15, AJDA 2018. 329, chron. P. Bonneville, E. Broussy, H. Cassagnabère et C. Gänser ; D. 2018. 934, note N. Balat ; *ibid.* 1412, obs. H. Kenfack ; JT 2018, n° 205, p. 12, obs. X. Delpech ; RTD eur. 2018. 147, obs. L. Grard ; *ibid.* 273, étude V. Hatzopoulos ; RDC 2018. 210, obs. J. Huet).

(18) C. tourisme, art. L. 211-16 (responsabilité de plein droit, y compris vis-à-vis des substitués). La simple billetterie pour des titres de transport sur lignes régulières ou par rapport à un service aérien reste hors du champ d'application du forfait touristique (C. tourisme, art. L. 211-17-3).

■ **8. Le voiturier face à l'intrication des contrats.** Mais du point de vue de l'organisation générale des transports, le courtage et le mandat entraînent en principe une moindre soumission du transporteur au dispositif mis en œuvre par l'organisateur : ce dernier, mandataire ou courtier, n'est pas partie au contrat de transport dont il facilite la conclusion. Comment un contrat de travail entre l'organisateur et le transporteur apparaîtrait alors de leurs liens réciproques ? Il faut, à tout le moins, que les indices d'une subordination juridique naissent à côté et malgré la présence apparente du contrat de courtage ou de mandat¹⁹. À l'inverse, l'intervention du commissionnaire de transport semble *a priori* plus intrusive. Le commissionnaire agit en son propre nom et conclut directement un contrat de transport avec le voiturier tandis que l'édition de la lettre de voiture, preuve de cet accord, entraînait l'élargissement de ce contrat à l'expéditeur (C. com., anc. art. 101). Impliquant plus encore le voiturier dans une organisation qui le dépasse, le droit contemporain dispose même que la lettre de voiture entraîne l'apparition d'un contrat de transport terrestre entre l'expéditeur, le destinataire, le commissionnaire et le transporteur (C. com., art. L. 132-8), alors que le commissionnaire de transport est le seul donneur d'ordre originel du transporteur.

■ **9. Nécessaire maintien du contrat de transport.** Pourtant, hier comme aujourd'hui, la soumission du voiturier aux transports organisés par le commissionnaire n'implique nullement que le transporteur perde sa qualité de commerçant²⁰ et ne devienne salarié de l'organisateur. Dans le cadre de l'organisation mise en place par le commissionnaire, il suffit au transporteur de garder, pour chaque contrat de trans-

port, une suffisante maîtrise technique et commerciale de l'opération. D'ailleurs, l'obligation de résultat auquel s'engage le voiturier²¹ a pour contrepartie qu'il lui soit laissé la plus grande liberté quant aux moyens de réussir le déplacement. À l'opposé, rappelons que le salarié de l'organisateur ne peut avoir qu'une obligation de moyen dans la réussite du déplacement puisque, soumis aux directives et aux outils fournis par son employeur, il ne dispose d'aucune liberté pour assurer comme il l'entend la prestation qu'il va fournir. L'organisateur doit donc veiller à ce que le transporteur substitué au personnel qu'il aurait pu directement employer garde cette marge de liberté, en n'exigeant simplement de lui qu'il atteigne l'objectif fixé : la livraison sans encombre d'une marchandise ou le paisible dépôt du voyageur, sans avoir droit de regard à la manière dont se déroule la prestation. Y compris, par-delà le transporteur, vis-à-vis de ceux qui l'exécutent matériellement : les travailleurs mobiles guidant l'engin de transport.

■ **10. L'enserrement inéluctable de l'opérateur de transport.** Mais cette marge de liberté est souvent antithétique aux besoins des organisateurs du transport parce qu'elle ne leur permet pas d'avoir une organisation pérenne vis-à-vis de leurs clients (passagers ou chargeurs)²². La liberté qui doit être abandonnée au transporteur dans le cadre du contrat de transport est celle qui doit être laissée pour chaque déplacement quand, par ailleurs, l'organisateur et ses clients vont s'engager sur la durée par des contrats-cadres incluant une multitude de contrats de transport ou quand l'organisateur doit, pour assurer isolément à bonne fin chaque déplacement, penser à les mutualiser et les coordonner (ainsi que le font par des voies nouvelles les plateformes d'inter-

(19) Ce schéma juridique n'empêche d'ailleurs pas qu'un mandataire puisse matériellement mettre en œuvre des processus d'organisation quasiment identiques à ceux d'un commissionnaire de transport : ces commissionnaires sont une institution typiquement française, peu reprise à l'étranger où de tels professionnels sont mandataires.

(20) C. com., art. L. 110-1, 5°.

(21) C. com., art. L. 133-1 (marchandises).

(22) V. Chr. Paulin, *Les contrats de la logistique*, LexisNexis, 2020, p. 222 et 240.

médiation)²³. Pour cela, il faut à l'organisateur trouver, similairement au service que peut rendre un personnel recruté, des entreprises de transport qui soient continûment à sa disposition, d'une part pour que chaque déplacement (c'est-à-dire chaque contrat de transport) soit effectué selon un processus préétabli et, souvent, pour que ce processus puisse se répéter à l'identique pour une pluralité de déplacements grâce à l'instauration d'un contrat-cadre ou de relations commerciales pérennes.

B – La qualification juridique des prestations numériques d'intermédiation

■ **11. L'algorithme, puissance fantôme des plateformes numériques.** Il n'aura échappé à personne que les plateformes télématiques se présentent comme développant une activité non intrusive, à la limite de l'évanescence. Elles se veulent les simples facilitateurs d'une activité de transport²⁴. Elles offrent bien une prestation de service (une intermédiation numérique), mais les transporteurs, expéditeurs et voyageurs resteraient les donneurs d'ordre. Cette vision des choses est facilitée par la puissance des algorithmes mis en œuvre. Ils amalgament en une seule opération visible (le voyageur ou le chargeur trouve immédiatement son transporteur) ce qui auparavant nécessitait plusieurs opérations distinctes (l'expéditeur entrait en contact et négociait avec un commissionnaire qui choisissait un transporteur qui entrait en relation avec l'expéditeur). En bref, la puissance de calcul de l'algorithme tend à faire disparaître

l'intermédiaire comme chef d'orchestre pleinement identifié de l'organisation du transport²⁵. Les plateformes d'intermédiation ne seraient ainsi que des mandataires ou des courtiers, à rebours des conséquences drastiques des arrêts *Take eat easy* et *Uber* : effectivement, par le constat d'un contrat de travail entre ces plateformes et les livreurs ou les conducteurs, cette jurisprudence fait implicitement mais nécessairement de ces intermédiaires des transporteurs, seuls maîtres d'une opération qu'ils exécutent, alors que ces plateformes n'entendent nullement apporter ce service et ne détiennent aucun véhicule ni entrepôt, pas même à titre précaire.

■ **12. L'introuvable mandat.** Toutefois, l'existence d'un mandat entre le transporteur ou l'expéditeur/voyageur (mandants) et la plateforme (mandataire) semble problématique, car le mandat emporte une représentation du mandant par le mandataire (C. civ., art. 1984). Dans l'hypothèse où la plateforme représente véritablement le transporteur, un expéditeur ou un voyageur, elle prépare et agit en leur nom et se doit de répercuter leurs consignes puisqu'un mandataire rend compte de sa gestion (C. civ., art. 1993). Pourtant, il apparaît qu'un livreur ou un chauffeur de VTC ne fixe aucune consigne à la plateforme pour la préparation du contrat. Si le transporteur attend de la plateforme qu'elle lui trouve un client, il ne lui demande pas de se présenter et d'agir passivement en son nom. Le transporteur serait donc ici un tiers au contrat de mandat. Au contraire, l'expéditeur ou le voyageur est en position d'être le mandant de la plateforme. Cependant, le tiers (transporteur) doit alors connaître avec qui il

(23) Au-delà de la conclusion de multiples contrats pour organiser les transports et les ruptures de charge (assurances, manutention, douanes, entreposage...), l'activité des organisateurs de transport de marchandises est fondée sur le « groupage », soit la capacité à ajuster des envois disparates en une seule opération mutualisée.

(24) *Take eat easy* : remise de « documents non contractuels », utilisation de « foire aux questions » précisant les relations, procédures de discussion entre partenaires en cas de manquements, « désactivation du compte » (au lieu d'une rupture des relations contractuelles) et liberté de se connecter ou non. – *Uber* : liberté de se connecter, « contrat de partenariat sur l'utilisation de l'application », « propositions » de courses, déconnexion « pour des raisons opérationnelles » en cas de refus, « charte de communauté Uber ».

(25) A. Bidet et J. Porta, 2016, *op. cit.*

va contracter quand la plateforme se présente. Or, le transporteur ne connaît pas précisément l'identité des mandants et les caractéristiques de la prestation pour un acquiescement préalable avec le représentant. Parallèlement, voyageurs et expéditeurs ne reconnaissent pas systématiquement le prestataire à l'avance, permettant à la plateforme de conclure le contrat de transport en leur nom. L'accord n'a lieu qu'au moment où le transporteur se présente. Finalement, ni les voyageurs/expéditeurs, ni les prestataires de transports ne jouent un rôle actif dans la préparation du transport, demandant à la plateforme mandataire de rendre compte avant que le contrat ne soit conclu par son entremise. Tous souhaitent au contraire que la plateforme agisse de façon autonome en préparant pour le moins une opération qui, une fois finalisée, semble faire l'objet d'un contrat conclu au dernier instant et directement entre l'expéditeur ou un voyageur et le transporteur pressenti par la plateforme²⁶. Il n'apparaît pas non plus que les voyageurs/expéditeurs exercent un contrôle étroit sur le déroulement de la prestation de transport, fixant des consignes au transporteur via la plateforme, ce qui pourrait faire apparaître éventuellement une subordination juridique directe entre eux et le transporteur. Aussi, la situation serait donc plutôt celle du courtage (C. com. L. 131-1 et L. 131-3).

■ **13. Un courtier trop regardant.** Il semble d'ailleurs que ce soit ainsi que se présentent les plateformes d'intermédiation. Elles recherchent pour le transporteur des clients (ou pour des voyageurs/expéditeurs, des transporteurs). Elles préparent le contrat de transport. Mais si le courtage suppose,

tout comme le mandat, que le courtier intervienne avant la conclusion du contrat, il nécessite que le courtier ne participe en rien à sa conclusion et, *a fortiori*, à son exécution. Or, il est manifeste que la plateforme exerce un contrôle sur le prestataire : pour le moins, elle le seconde dans le déroulement de la prestation ; elle décide à l'avance de l'état futur des relations commerciales en fonction de la qualité des prestations passées. C'est à ce stade des relations entretenues entre la plateforme et le transporteur que les indices d'une subordination vont apparaître. Le contrat de courtage, simple prestation visant à rapprocher les parties à un contrat pour les laisser libres de conclure et de continuer leurs relations ne peut être la forme juridique à même d'accueillir l'activité des plateformes.

■ **14. La commission, possible terre d'accueil.** Reste la commission de transport ou un contrat assimilable à celle-ci. La plateforme serait un organisateur du transport, non seulement parce qu'elle prépare en amont mais encore parce qu'elle contrôle en aval le transport. Au demeurant, du point de vue de leur responsabilité envers les « clients », la loi saisit ainsi les plateformes d'intermédiation : comme un commissionnaire, elles sont comptables du bon déroulement de la prestation exécutée par le conducteur, sauf en présence d'un événement insurmontable, imprévisible et extérieur²⁷. Mais rien n'impose que le commissionnaire n'assure cette organisation que par l'entremise de prestataires extérieurs. De façon générale, un commissionnaire est d'abord quelqu'un qui agit en son nom propre²⁸ pour le compte de son client, le

(26) À moins qu'il n'existe un contrat entre la plateforme et le chauffeur pour que ce dernier exécute l'opération de transport (contrat de transport ou contrat de travail), hypothèse antinomique à celle du mandat ou du courtage.

(27) Commission de transport (C. com., art. L. 132-4 à L. 132-6) ; transport public individuel (C. transp., art. L. 3142-3) et transport public collectif occasionnel de personnes (C. transp., art. L. 3162-5 et L. 3162-6) ; transport routier de marchandises (C. transp., art. L. 3263-5 et L. 3263-6).

(28) Soulignons que, au moment où les relations se nouent, l'utilisateur de la plateforme numérique (voyageur, restaurateur...) ne connaît que l'identité de celle-ci et que, parallèlement, le transporteur (livreur, VTCiste...) ne connaît que l'identité de cette plateforme, d'où on déduit que cette dernière agit sous son nom.

commettant (C. com., art. L. 132-1). Le commissionnaire de transport se charge d'un transport d'une marchandise en son nom propre (C. com. L. 132-3). C'est par des moyens qu'il choisit librement qu'il l'organise. Simplement, s'il l'organise par ses propres moyens, il devient transporteur quand et seulement quand il transporte effectivement. Il doit dès lors respecter les conditions d'accès à la profession de transporteur. Mais pour le reste (manutention, entreposage...),

cette organisation du transport peut se faire librement en interne ou par sous-traitance. En d'autres termes, le commissionnaire de transport peut tout sous-traiter (et faire appel à des transporteurs), mais il peut aussi exécuter tout ou partie des prestations liées à un transport en ayant recours à ses propres moyens, dont son personnel²⁹. Le contrôle devient total. Le commissionnaire agit alors en entrepreneur (C. civ., art. 1782 à 1799-1).

II – Les outils de l'assujettissement des prestataires offerts par le droit commercial

■ **15. Contrôler tout, à tout instant.** L'organisateur du transport va vouloir veiller à deux impératifs. D'abord, faire en sorte que le déroulement de chaque opération de transport s'effectue selon un processus contrôlé et banalisé (chargement/trajets/horaires/déchargement). Ensuite, il lui faut souvent obtenir la fidélisation de l'opérateur de transport afin de préparer plus en amont le déroulement de ces opérations selon différents canevas (sur l'année, la semaine et au jour le jour). Le premier impératif, l'organisation immédiate de chaque opération de transport, place le travailleur mobile (salarié ou travailleur indépendant) dans une situation de préposition par rapport à l'organisateur (A). Le second impératif, l'intégration pérenne du prestataire, est susceptible de remettre en cause la liberté commerciale et technique de l'opérateur (B). Dans les deux cas, les indices d'une subordination juridique peuvent apparaître, notamment quand

l'opérateur de transport, travailleur indépendant, procède lui-même au déplacement du voyageur ou de la marchandise.

A – Le contrôle de chaque opération de transport

■ **16. L'organisation journalière des transports : un processus banalisé.** Avant toute chose, il faut avoir à l'esprit que l'organisation d'un transport dans le TRM s'effectue actuellement largement à l'identique, quel que soit le statut du chauffeur. Au jour le jour, les exploitants de l'organisateur préparent les tournées (clients à desservir, délais d'acheminement...), partant d'un véhicule que l'on affecte à un chauffeur. Les logiciels intègrent notamment les données en matière de temps de repos et de conduite³⁰. Le processus est le même, qu'il s'agisse d'un conducteur

(29) De nombreux transporteurs routiers de marchandises ont aussi la qualité de commissionnaire, ce qui leur permet indifféremment d'exécuter un transport ou de le sous-traiter. La législation admet l'existence de cette double qualité (C. transp., art. L. 3224-1, al. 2).

(30) Dans le contrat-type « sous-traitance », remarquons les stipulations embrouillées du législateur, signe de son embarras pour ne pas faire du conducteur du sous-traitant (et a fortiori, d'un chauffeur, travailleur indépendant) le préposé de l'organisateur. Il est ainsi affirmé que l'organisateur « ne donne pas d'instructions directement au conducteur du sous-traitant ». Assertion contredite par celle-ci : les « instructions données par l'opérateur de transport au conducteur du sous-traitant doivent être compatibles avec le respect des durées de travail ainsi que des temps de conduite et de repos » (art. 7.2), ce qui sera toujours le cas puisque c'est l'organisateur qui fixe les caractéristiques du trajet.

salarié de l'organisateur, d'une société de transport sous-traitante employant des conducteurs ou d'un chauffeur, travailleur indépendant³¹. Il est simplement attendu par l'organisateur que le prestataire présente un véhicule et le personnel de conduite en état d'assurer le transport (prise en compte des temps de conduite et des repos antérieurs et prévisibles). En d'autres termes, le prestataire a pour tâche essentielle de mettre à disposition un véhicule et son conducteur. Si le chauffeur est un travailleur indépendant, il devient le préposé et l'exécutant d'une prestation presque entièrement préparée par l'organisateur. Le chauffeur ne maîtrise rien d'autre que chaque déplacement, pris en lui-même. L'entrepreneur qu'il reste peut certes, ici, choisir chaque transport en se connectant en particulier à des bourses de fret télématique. Mais il ne les prépare pas : c'est à prendre ou à laisser.

Au demeurant, l'aide apportée par les outils informatiques est telle aujourd'hui que certains gros chargeurs ont leur propre service d'exploitation, se substituant ainsi aux commissionnaires. Ces services d'exploitation vont amalgamer un noyau de conducteurs routiers « maison » (transports pour compte propre), le recours régulier ou ponctuel à des transporteurs publics (fournissant des véhicules et des chauffeurs, salariés ou indépendants), ainsi que des loueurs de véhicules avec chauffeurs.

■ **17. La plateforme numérique, organisateur standard du transport.** Au regard de cette organisation générale, la situation n'est pas fondamentalement différente concernant les plateformes numériques. Si certaines plateformes se refusent à salarier directement les livreurs ou les conducteurs de voiture avec chauffeur, elles n'utilisent pas que des travailleurs indépendants : concernant en particulier les transports particuliers de personnes, les conducteurs qui se connectent peuvent également être les salariés d'entreprises de VTC ou d'entreprises de taxi³². Mais la prestation offerte par la plateforme télématique sera rigoureusement identique. Le même constat doit être fait concernant les plateformes numériques qui émergent actuellement dans le TRM et qui commencent à court-circuiter les commissionnaires de transport classiques³³ : mettant directement en relation chargeurs et transporteurs, le service d'intermédiation qu'elles offrent, en termes de préparation au transport et de suivi de la prestation, sera identique, quel que soit le statut du conducteur. Relativement aux travailleurs indépendants, un des éléments spécifiques de ces plateformes, tant celles de livraison de repas, de VTC ou de taxis que celles du TRM, tient d'ailleurs plutôt à la réduction de la liberté commerciale du prestataire qu'à l'évidente (mais ponctuelle) insertion dans un service organisé. En effet, alors que le droit commercial dispose que le transporteur sous-traitant

(31) La banalisation de la construction d'une tournée par les exploitants à l'aide de logiciels d'exploitation, quel que soit le statut de l'exécutant a pour avantage de sécuriser juridiquement le montage des tournées. Le règlement (CE) n° 561/2006 du 15 mars 2006 sur les temps de conduite et de repos dispose, en effet, que « les entreprises, expéditeurs, chargeurs, tour-opérateurs, commissionnaires de transport principaux, sous-traitants et agences employant des conducteurs veillent à ce que les horaires de transport convenus par contrat soient conformes au présent règlement » (v. aussi C. transp., art. L. 3315-4-1, C. route, art. R. 121-4 et R. 121-5, arr. du 9 mai 2007, JO 10 mai, art. 2, III, transposant la dir. 2006/22/CE).

(32) Fin 2017, 79 000 personnes (conducteurs ou non) exerçaient en France une activité professionnelle en tant que non-salarié dans le transport. 40 000 travailleraient dans le secteur du taxi/VTC (pour un revenu moyen de 1 410 €/mois) et 19 000 dans le TRM (sources : *Emploi et revenus des indépendants*, INSEE, 2020, p. 137). Il est difficile de connaître la part des conducteurs de taxis/VTC ayant le statut de salarié ou d'indépendant. Fin 2017, on compterait 55 600 entreprises de taxi/VTC pour 24 000 salariés (conducteurs ou non). En termes de véhicules, il y aurait 84 400 taxis/VTC fin 2017, à 58 % des taxis (sources : *Chiffres-clés du transport*, 2020, Min. transit. écol., p. 54 ; *Rapport ONTPPP*, janv. 2020, Min. transit. écol., p. 10).

(33) Le phénomène émerge pour le transport collectif routier de voyageurs, au-delà de l'univers des taxis et VTC, d'où l'apparition de dispositions propres aux plateformes de ce sous-secteur (C. transp., art. L. 3161-1 s.), tout comme apparaissent de règles visant le TRM, par-delà les simples coursiers (C. transp., art. L. 3261-1 s.).

est en droit de négocier le prix de sa prestation auprès de l'organisateur³⁴, les plateformes imposent un prix aux transporteurs (contrat d'adhésion) en fonction des données recueillies par les logiciens, contournant ainsi la position centrale des commissionnaires négociant séparément avec les commettants, puis avec les transporteurs³⁵.

■ **18. Le chauffeur, un « agent double » en mission.** Cette approche très largement banalisée des rapports quotidiens entre organisateurs et chauffeurs, qu'ils soient salariés (de l'organisateur ou d'un sous-traitant) ou travailleurs indépendants, est facilitée par la conjonction de deux mouvements inverses. En premier lieu, les chauffeurs salariés étaient traditionnellement des travailleurs bénéficiant d'une forte autonomie vis-à-vis de leur employeur, car les consignes de ce dernier se résumaient peu ou prou au respect de l'énoncé même de la lettre de voiture : livrer telle marchandise ou conduire un voyageur à telle destination, en tel délai³⁶. Aujourd'hui encore, de façon courante, un conducteur salarié répond tout autant aux consignes des clients de son employeur (expéditeur, voyageur, organisateur, destinataires) qu'à celles de ce dernier³⁷. Si des consignes supplémentaires apparaissent et si le conducteur qui se présente est un travailleur indépendant, il suffira sou-

vent de contractualiser (y compris oralement) ces consignes dans le cadre de la relation commerciale ponctuelle, car le contrat de transport est consensuel, tandis que la tâche du conducteur entrepreneur n'en reste pas moins une tâche d'exécution au déroulé répétitif³⁸.

■ **19. Traçabilité de l'opération de transport, une évolution largement entamée.**

Cependant, en second lieu, bien des conducteurs (salariés ou indépendants) sont aujourd'hui soumis à un contrôle permanent de leurs déplacements, au travers d'applications télématiques. Les salariés y ont perdu l'autonomie dont ils pouvaient bénéficier auparavant en cours de voyage. Mais le droit commercial des transports autorise ce contrôle depuis plusieurs années. Les travailleurs « ubérisés » des plateformes numériques ne sont nullement à la pointe de cette tendance. À vrai dire, les tachygraphes montés sur les véhicules lourds (camions et autocars) sont depuis longtemps un outil de contrôle de l'ensemble des chauffeurs³⁹. Il est cependant exact que les organisateurs se gardent d'intervenir *a posteriori* sur le contrôle des données d'une tournée quand le conducteur n'est pas un de leurs salariés. Il y aurait là un contrôle direct sur la prestation de travail et donc un indice manifeste de subordination⁴⁰. Mais l'interaction entre les services d'exploitation et les chauffeurs s'est

(34) Décr. n° 2019-695 du 1^{er} juill. 2019, art. 1.2. – De même, le prix de chaque contrat de transport est librement négocié (et fait l'objet d'un encadrement en principe protecteur du transporteur), nonobstant la présence d'un contrat-cadre (par ex., Décr. n° 2017-461 du 31 mars 2017, modif. Décr. n° 2021-985 du 26 juill. 2021, concernant le contrat-type général, art. 18).

(35) En pratique, c'est souvent le donneur d'ordre qui impose un prix, d'où la formule incantatoire proposée par le contrat-type réglementaire (v., par ex., P. Reme-Harnay, *Parcours de sous-traitants économiquement dépendants, Cahiers de l'IRE*, 2018, spéc. p. 98).

(36) Signalons cet arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne, jugeant que l'existence de plages horaires de travail imposées à un coursier ne fait pas de ce dernier un salarié, car « il n'en demeure pas moins qu'une telle exigence est inhérente à la nature même de ce service, dès lors que le respect de ces horaires apparaît comme indispensable pour assurer la bonne exécution dudit service » (CJUE 22 avr. 2020, aff. C-692/19, *Yodel Delivery Network Ltd*, RTD eur. 2022. 289, obs. S. Robin-Olivier).

(37) Certains conducteurs salariés du TRM n'ont que peu de rapports directs avec leur employeur. Embauchés car domiciliés géographiquement en un point central des activités du transporteur, ils reçoivent leurs ordres de déplacement *via* internet (documents commerciaux...) et n'ont de liens concrets qu'avec ses clients, de qui ils reçoivent d'autres consignes.

(38) S. Carré, *Les conditions d'exercice du métier de chauffeur routier et l'alternative du contrat de transport*, JCP E 2002. 1086.

(39) Interroger le conducteur sur les raisons d'une interruption de conduite, constater le non-respect des vitesses limites...

(40) Avec deux risques pour le donneur d'ordre : vis-à-vis d'un artisan-chauffeur, une requalification de la relation commerciale en contrat de travail et, vis-à-vis d'un chauffeur salarié du prestataire sous-traitant, le rattachement du conducteur au personnel du donneur d'ordre (fraude au détachement).

intensifiée ces dernières années avec l'utilisation généralisée des smartphones et la géolocalisation des véhicules. Formellement, ce n'est pas alors le conducteur que l'on contrôle (temps de conduite, repos...), mais le déroulement de la prestation commerciale (respect des délais, bonne livraison de la marchandise...).

Le droit européen encadre depuis peu la mise en place de tachygraphes « intelligents » intégrant le positionnement du véhicule lourd à l'aide d'un système de navigation par satellite, devenu partie intégrante de cet appareil de contrôle⁴¹. En principe, il ne s'agit que de vérifier les données de conduite et de repos du conducteur (salarié) de la part de l'employeur et pour l'ensemble des chauffeurs routiers au profit des autorités de contrôle. Mais la réglementation européenne admet l'existence de techniques séparées de géolocalisation et leur éventuel couplage au tachygraphe pour la transmission des données, ce que le tachygraphe intelligent en cours de déploiement permettra de façon intégrée⁴². Dans les faits, cela fait déjà vingt ans que les transporteurs ont commencé à utiliser ces systèmes de transmission de données⁴³. La tendance est actuellement à l'utilisation de ces technologies pour améliorer le service commercial (ainsi, la dématérialisation des lettres de voiture). Cependant, concernant les rapports entre organisateurs et transporteurs, ces systèmes de transmission en temps réel sont-ils

possibles sans remettre en cause la liberté commerciale des seconds ?

La réponse est positive : ce suivi n'emporte ni remise en cause de la liberté commerciale du transporteur ni l'apparition d'un lien direct de subordination avec le chauffeur quand le prestataire gère une entreprise de transport suffisamment importante pour se garder une clientèle diversifiée et diriger en interne une équipe de conducteurs. Mais dans le secteur du TRM, la loi vient pourtant protéger l'existence de la relation commerciale, y compris si le transporteur est un chauffeur indépendant.

■ **20. Le contrat-type sous-traitance, un allié pour les organisateurs.** Dans les années 1990 eût lieu, principalement dans le secteur du TRM, un mouvement jurisprudentiel de requalification de contrats de transport et commerciaux en des contrats de travail⁴⁴. Afin de sécuriser les relations commerciales entre organisateurs du transport et petits transporteurs, fut mis en place un « contrat-type sous-traitance » de nature réglementaire⁴⁵. Il s'agit d'un contrat-cadre de contrats de transports pour des relations régulières de sous-traitance quand le sous-traitant est en situation de dépendance économique⁴⁶. Si les partenaires respectent effectivement les termes de ce contrat-cadre, il devient impossible de requalifier la relation commerciale en une relation salariale⁴⁷. Or, l'actuel contrat-

(41) Règl. (UE) n° 165/2014 du 4 févr. 2014, JOUE 2014, n° L 60, art. 8.

(42) Règl. (UE) n° 165/2014, art. 10 et 11.

(43) Ouverture progressive du signal GPS aux applications civiles à partir de 1995.

(44) S. Carré, *op. cit.*

(45) Décr. n° 2001-659 du 19 juill. 2001, JO 22 juill.

(46) Le contrat-type s'applique à titre supplétif dès qu'une relation commerciale régulière prend une dimension « significative » (art. 1^{er}, 1.1), ce qui se mesure à l'aune du sous-traitant quand l'organisateur confie ses transports à de petits transporteurs pour qui ce marché constitue une part notable du chiffre d'affaires.

(47) C'est à cet objectif que répondait l'institution d'une « charte déterminant les conditions et modalités d'exercice de sa responsabilité sociale, définissant ses droits et obligations ainsi que ceux des travailleurs avec lesquels elle est en relation » (C. trav., art. L. 7342-9), pour le secteur des VTC et des coursiers. Mais ces chartes, même homologuées, ne sont pas des lois et sont impropres à imposer la nature d'une situation contractuelle face à la législation du travail d'ordre public, d'où la censure du Conseil constitutionnel sur certaines de leurs dispositions, portées par la loi n° 2019-1428 du 24 déc. 2019 (Cons. const. 20 déc. 2019, n° 2019-794 DC, AJDA 2020. 9 ; D. 2020. 1012, obs. V. Monteillet et G. Leray ; *ibid.* 1588, obs. J.-C. Galloux et P. Kamina ; JA 2020, n° 611, p. 8, obs. X. Delpéch ; AJCT 2020. 5, obs. D. Necib ; RDT 2020. 42, obs. B. Gomes ; Constitutions 2019. 533, chron. M. Kamal-Girard ; RTD civ. 2020. 581, obs. P. Deumier ; *ibid.* 586, obs. P. Deumier).

type « sous-traitance »⁴⁸ permet sans difficulté la mise en œuvre d'un suivi en temps réel des transporteurs travaillant de façon régulière avec les organisateurs du transport, y compris quand les transporteurs s'avèrent être des travailleurs indépendants.

Au demeurant, l'application éventuelle de ce contrat-type aux relations contractuelles entre livreurs *ubérisés* et les plateformes numériques de mise en relation pourrait être posée dès lors que le livreur utilise un véhicule motorisé (de type « scooter »), puisqu'il devient réglementairement un transporteur routier de marchandises assujéti aux conditions d'accès à la profession⁴⁹ et dès l'instant où la plateforme, déjà reconnue comme un acteur du transport⁵⁰, pourrait être assimilée à un commissionnaire de transport, peu importe la catégorie INSEE sous laquelle elle opère⁵¹, sinon la catégorie légale dans laquelle s'inscrivent ces nouveaux professionnels⁵².

Concernant le suivi à distance de la prestation de transport, il est admis dans

le contrat-type que le contrat définit « l'équipement du sous-traitant en matériels et logiciels compatibles avec ceux dont est doté l'opérateur de transport afin d'assurer la continuité de la circulation des informations nécessaires à la bonne exécution du contrat de transport, ainsi que de téléphones portables et d'outils mobiles de communication », de même que « l'équipement en matériels de géolocalisation » (art. 4, i et j). De façon complémentaire, l'article 5 du contrat-type précise minutieusement l'ensemble des informations qu'est susceptible de transmettre le sous-traitant en cours de prestation, y compris par voie électronique (documents de transport émarginés, réserves, retards...). Logiquement, la législation organise ici les relations entre le prestataire sous-traitant et l'organisateur. Mais c'est le chauffeur du sous-traitant qui fournira ces informations directement à l'organisateur. Aussi, ce sera le prestataire-conducteur lui-même qui sera tenu de communiquer ces informations quand il sera travailleur indépendant⁵³. Qui peut croire un instant que ces renseignements ne seront suivis d'aucune

- (48) C. transp., art. L. 1432-4 ; art. D. 3224-3, Ann. IX à la 3^e Partie réglementaire (Décr. n° 2019-695 du 1^{er} juill. 2019, JO 3 juill.).
- (49) Les conditions d'accès à la profession de transporteur routier de marchandises s'appliquent aux « entreprises de transport public routier de marchandises, de déménagement et de location de véhicules industriels avec conducteur destinés au transport de marchandises, utilisant des véhicules motorisés, y compris ceux dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 40 km/h » (C. transp., art R. 3211-1), soit aux véhicules deux roues motorisés. L'absence d'inscription au registre des transporteurs est pénalement sanctionnée (C. transp., art. L. 3452-6) et est susceptible de constituer un délit de dissimulation d'emploi par dissimulation d'activité.
- (50) CJUE 20 déc. 2017, C-434/15 (v. *supra*).
- (51) Le contrat-type s'applique aux relations entre un « opérateur de transport » et un transporteur routier de marchandises sous-traitant (art. 1.4.). Par « opérateur de transport, on entend la partie, commissionnaire de transport ou transporteur public principal, qui conclut un contrat de transport avec un transporteur public sous-traitant à qui elle confie l'exécution de la totalité ou d'une partie de l'opération » (art. 2.1.). La profession de commissionnaire de transport est une profession réglementée, répondant à des conditions d'accès et d'exercice (C. transp., art. L. 1422-1). L'absence d'inscription au registre des commissionnaires est pénalement sanctionnée (C. transp., art. L. 1452-3). C'est donc au Ministère public de décider des poursuites s'il est considéré que l'activité des plateformes relève de celle des commissionnaires.
- (52) L'art. L. 3261-1 C. transp. distingue deux types de plateforme numérique dans le TRM, l'une dont la mission semble encore plus limitée que celle du courtage (« bourses de fret », L. 3261-1, 4^e) et l'autre qui est proche de celle d'un commissionnaire (L. 3261-1, 5^e). – À ce sujet : Paris 30 juin 2022, n° 19/21664, BTL 2022, n° 3888, p. 443.
- (53) Au titre du contrôle direct du déroulement de chaque prestation, notons l'art. 4.2. f) qui indique que l'organisateur et le transporteur définissent « les procédures d'exécution des prestations (cahier des charges opérationnel, comportant, par exemple, la mention des horaires de prise en charge des colis et le mode de contrôle de la conformité du chargement comprenant le tri des colis dans le cadre de l'organisation de la tournée, le pointage colis par colis, le scannage et le chargement, etc.) ». Mais encore, en cours de prestation, « Le sous-traitant (dont le chauffeur-artisan) transmet [...] dès qu'il en a connaissance, à l'opérateur de transport, toutes les informations nécessaires au suivi de la marchandise [...]. Il adresse à l'opérateur de transport, à sa demande expresse, ou de manière systématique en cas de réserves à la livraison [...] le document de transport émarginé attestant de la fin de la prestation [...]. Il l'informe immédiatement des incidents tels que retards, avaries, pertes, empêchements au transport et à la livraison (absence du destinataire, non-accessibilité du lieu de livraison, refus par le destinataire de la marchandise, etc.), et de tous les autres dysfonctionnements » (art. 5.6).

consigne au motif que le conducteur n'est pas le salarié de l'organisateur ? Les dispositions de l'article 7 du contrat-type, qui énoncent que « le conducteur est exclusivement le préposé du sous-traitant », tandis que « l'opérateur de transport ne donne pas d'instructions directement au conducteur du sous-traitant », tiennent déjà de l'incantation quand le chauffeur est salarié d'un sous-traitant car, de façon généralisée, la réalité est exactement l'inverse⁵⁴. Et bien évidemment, ces dispositions perdent tout sens quand le chauffeur est un travailleur indépendant.

B – Le contrôle global du sous-traitant

■ 21. Conclusion de contrats-cadres.

Le contrôle, dans le détail, du déroulement de chaque prestation de transport, n'est peut-être pas l'aspect le plus important, même s'il donne à voir l'existence de consignes et le regard permanent de l'organisateur sur l'activité du transporteur. On peut certes y déceler des indices centraux d'une subordination juridique quand le prestataire est un travailleur indépendant. Mais, mis à part les possibilités nouvelles qu'apportent les technologies de l'information et de la communication (NTIC), le contrôle qu'est susceptible d'exercer l'organisateur envers un sous-traitant ponctuel est, peu ou prou, celui qu'exerce momentanément l'employeur sur un chauffeur salarié, du fait de l'autonomie dont bénéficie ce dernier pour exécuter chaque demande. Ce contrôle étroit du donneur d'ordre est celui obtenu par le truche-

ment de chaque contrat de transport, qui peut intégrer, envers un artisan-chauffeur, des consignes particulières pour le bon déroulement de l'opération.

Mais, outre le recours régulier à une sous-traitance ponctuelle (dite « *spot* ») afin de lisser *in fine* l'ensemble des demandes de transport, ce que recherche l'organisateur, c'est la fidélisation du sous-traitant afin que celui-ci assure un flux régulier d'opérations. Si les NTIC ont pu être un vecteur de la mise en place de relations commerciales pérennes entre organisateurs et prestataires (du fait des interfaces communes à installer), il est manifeste qu'un cap technologique a été franchi : les plateformes télématiques les plus sophistiquées autorisent potentiellement n'importe qui à s'y connecter aisément. Mais pour autant, ces plateformes cherchent à s'attacher une coopération régulière des sous-traitants afin de répondre en permanence à un flux constant de transports. Aussi, de longue date, les organisateurs ont conclu avec leurs prestataires des contrats-cadres (dont le contrat-type « sous-traitance » n'est qu'un exemple légal) qui ont pour fonction d'intégrer le sous-traitant dans un service organisé et qui ont pour conséquence de le rendre économiquement dépendant de l'organisateur⁵⁵. D'ailleurs, la charte fixant les modalités d'une responsabilité sociale des plateformes de mobilité apparaît tel un avatar de ces contrats-cadres de la logistique⁵⁶.

■ 22. Formaliser les relations commerciales. Au surplus, la mise en place de contrats-cadres conséquents n'est pas une nécessité⁵⁷. Les commission-

(54) Tendence jurisprudentielle des années 1990/2000 : existence d'une subordination juridique par la présence de consignes unilatérales et le respect par le chauffeur indépendant d'une discipline fixée par le donneur d'ordre (Crim. 14 mai 1992, Bull. crim. n° 313 ; BTL 1993. 149 ; Crim. 24 févr. 1998, BTL 1998. 287 ; Soc. 15 nov. 2000, BTL 2000. 819 ; Soc. 10 juill. 2002, BTL 2002. 512 ; Civ. 2^e, 20 mars 2008, n°s 06-20.480 et 07-10.011, Dr. soc. 2009. 195, étude T. Tauran ; RD transp. 2009. Comm. 47).

(55) L'objet même des contrats « logistiques » est souvent le suivi et le contrôle du déroulement d'une prestation : mise en place de « tableaux de bord », « d'indicateurs de qualité », « d'indicateurs de performance », « procédures d'alerte », procédures « d'actions correctives ».

(56) C. trav., art. L. 7242-9. – Le Conseil constitutionnel a validé l'existence de ces chartes ont nom des particularités du secteur (Cons. const. 20 déc. 2019, n° 2019-794 DC, préc.). À ce sujet : A. Jeammaud, *op. cit.*, spéc. p. 192.

(57) S. Carré et H. Desfontaines, *Les transformations des relations du travail dans le transport routier de marchandises*, Rapport minist. Equip., PREDIT, 2000, p. 17 à 45.

naires de transport, tant avec leurs commettants qu'avec leurs substitués, développent couramment des relations assez informelles qui ont pour elles de permettre une flexibilité de la relation commerciale à l'avantage de la partie dominante. Bien des relations commerciales régulières se résument juridiquement à un contrat de fourniture (volume minimal à transporter avec barème de prix renégociable), doublé d'un épais « cahier des charges » se voulant non contractuel⁵⁸. Les relations peuvent prendre un tour plus resserré avec, par exemple, la mise en place de contrats de franchise. Le droit de la concurrence encadre ces pratiques commerciales. Par un jeu complexe de conditions d'information du partenaire, de restrictions, d'interdictions, mais aussi d'exemptions, cette réglementation autorise dans une certaine mesure les relations de dépendance entre entreprises⁵⁹ pourvu que l'entreprise soumise à ce type de clauses soit informée au préalable⁶⁰.

■ **23. Contrats d'affrètement.** Dans le secteur du transport routier, la présence ancestrale de commissionnaires, de mandataires ou de courtiers est donc significative d'un partage des tâches entre transporteurs et organisateurs. La réglementation routière, depuis les années 1960, reconnaît l'existence de relations régulières entre commission-

naires et transporteurs et autorisait alors, pour ces « contrats d'affrètement »⁶¹, à ce que l'organisateur ne soit pas assujéti à la « tarification routière obligatoire »⁶². L'actuel article L. 3224-1 du code des transports mentionne également ces mêmes contrats d'affrètement comme ceux que le commissionnaire (ou un transporteur sous-traiter) soustraite à un transporteur routier, sans en faire précisément un contrat-cadre⁶³.

■ **24. Un sommet : la location de véhicules avec chauffeur.** De plus, la location de véhicule avec chauffeur s'avère permettre juridiquement la plus forte intégration du prestataire au service préparé par l'organisateur puisque ledit véhicule et un conducteur sont contractuellement mis à disposition du locataire pour une certaine durée⁶⁴. Il s'agit en général d'un contrat global permettant le contrôle très étroit de tout un ensemble d'opérations de transport. La maîtrise technique et commerciale du transporteur envers la marchandise est reportée sur le locataire organisateur et c'est là la contrepartie pour le locataire-organisateur de l'assujétissement du loueur. Le chauffeur du loueur devient ouvertement le préposé du locataire, y compris quand le loueur est un travailleur indépendant, à la fois chauffeur et entrepreneur. Un contrat-type est proposé par la réglementation routière⁶⁵, dont les clauses faciliteront pour la plupart l'assujétis-

(58) Il est nécessaire en particulier de pouvoir faire varier les heures de desserte en permanence en fonction de l'encombrement des quais ou des heures d'ouverture (pour les expéditeurs et les destinataires) et du remodelage des tournées (pour les opérateurs de transport).

(59) V. le Livre IV du code de commerce (parties législative et réglementaire) : « De la liberté des prix et de la concurrence ». Certaines dispositions sont spécifiques au secteur du transport et de la logistique : C. com., art. L. 420-2-2 (protection de la liberté commerciale des transporteurs particuliers de personnes), art. L. 441-17 (pénalités logistiques).

(60) C. com., art. L. 330-3 et R. 330-1.

(61) Le décret n° 52-1408 du 19 novembre 1952 relatif aux professions auxiliaires de transport (JO 31 déc.) utilise le terme « d'affréteur de camion automobile ». Le terme « d'affrètement » dans le transport routier, qui renvoie à la sous-traitance d'une opération de transport au moyen d'un contrat de transport, connote en réalité étroitement l'existence d'une mise à disposition d'un véhicule avec chauffeur et donc l'existence d'une prestation entièrement contrôlée par l'organisateur (à ce sujet : S. Carré, La notion d'affrètement dans le transport routier de marchandises JCP E 1999. 210).

(62) Décr. n° 61-679 du 30 juin 1961 (JO 1^{er} juill.), spéc. art. 1, b) et art. 12 (abrogation en 1990) ; L. n° 82-1153 du 30 déc. 1982 (JO 31 déc.), art. 33.

(63) V. aussi C. transp., art. R. 1432-1.

(64) S. Carré, Les artisans chauffeurs : l'allégeance dans l'indépendance, *La subordination dans le travail*, (dir. J.-P. Chauchard et A.-Ch. Dubernet), La doc. française, 2003, p. 263 s.

(65) Décr. du 14 mars 1986, JO 19 mars. – Actuellement : Annexe VIII à l'art. D. 3223-1 C. transp. ; Décr. n° 2021-985 du 26 juill. 2021.

sement du loueur quand ce dernier se résumera à l'existence d'un conducteur indépendant⁶⁶.

■ **25. L'algorithme des plateformes, substitut aux contrats-cadres.** Les actuelles plateformes numériques tentent aussi d'intégrer dans la durée leurs prestataires. Mais on perçoit qu'elles souhaitent s'affranchir de cette relation pérenne, la puissance de calcul des algorithmes permettant d'éviter la fidélisation des prestataires dès lors que la plateforme en fédère spontanément et en permanence un grand nombre : alors que les sous-traitants réguliers des commissionnaires obtiennent en général un marché, auquel ils doivent répondre⁶⁷, le prestataire attaché à une plateforme numérique s'inscrit avant tout pour une session de travail (qui ne l'oblige que pour chaque session) et c'est dans le cadre de cette session qu'a lieu un suivi, qui affiche se dérouler en souplesse pour ne pas laisser prise à l'indice d'une subordination. Il y a d'ailleurs là une distinction essentielle entre ce qu'offre un commissionnaire classique et la plateforme car le transporteur *ubérisé* ne bénéficie pas d'une promesse de son donneur d'ordre quant aux volumes de transport : ne s'engageant que pour une session de travail, un livreur ou un chauffeur de VTC *ubérisé* peut attendre

longtemps qu'on lui propose un transport et ne sera rémunéré que pour celui qu'il effectuera.

Mais il n'en demeure pas moins qu'un contrat global est conclu, ne serait-ce que pour s'assurer que le prestataire est bien un professionnel⁶⁸. Cependant, ces plateformes disent simplement « informer » leurs prestataires des conditions d'utilisation du service, ces conditions impliquant néanmoins la mémorisation des prestations effectuées et des incidents relevés pour en tirer des conséquences sur la poursuite des relations. Il existe donc des obligations générales qui dépassent le cadre de chaque opération de transport et ces obligations antérieures, assorties de sanctions, ne peuvent être, du fait de leur précision, que des obligations contractuelles.

■ **26. Le contrat-type sous-traitance, vecteur de dépendance économique.**

Quoique, dans le TRM, les relations pérennes entre organisateurs et transporteurs soient parfois le fait de contrats-cadres minimalistes compensés de nombreuses « consignes » et informations permanentes soumettant le prestataire à une organisation précise, qui se veut matérielle (et donc nécessaire) et non contractuelle⁶⁹, la présence du contrat-type « sous-traitance », loi

(66) Outre la mise à disposition du véhicule, le loueur-conducteur assure une prestation de conduite (guidage, préparation du véhicule, manipulation des équipements « sur autorisation préalable du responsable opérationnel du site » – art. 5.2 contrat-type location de véhicule industriel avec conducteur). Mais, « lorsque le conducteur participe à des opérations de transport (nature des marchandises transportées, délais...), il agit pour le compte et sous la responsabilité du locataire. Ce dernier porte à la connaissance du conducteur toute information nécessaire à la bonne exécution de l'opération » (art. 6.3). Cependant, le contrat-type prévoit opportunément que le conducteur du loueur (sinon le conducteur-loueur) ne puisse devenir le salarié du locataire : « le conducteur mis à disposition du locataire par le loueur reste le salarié de ce dernier » (art. 2.3). Au titre de la lutte contre le travail dissimulé, « le conducteur mis à la disposition du locataire par le loueur reste le salarié du loueur pour l'exécution des opérations de conduite [...] ». Il est répété que « lorsque le conducteur est amené à participer à des opérations de transport, il agit pour le compte et sous la responsabilité du locataire. Nonobstant cette disposition particulière, le conducteur demeure, dans tous les cas, le salarié du loueur et ne peut être assimilé à un salarié du locataire » (art. 14.1).

(67) En pratique, le transporteur sous-traitant obtiendra un volume minimal à véhiculer dans l'année (ou l'assurance d'un chiffre d'affaires minimal) ou il obtiendra de desservir telle ligne entre deux dépôts, telle zone géographique..., mais aux conditions posées par l'organisateur (en particulier, jours et horaires de passage). Soulignons que le contrat-type « sous-traitance » ne s'embarrasse pas de l'exigence pour l'organisateur de négocier une prestation précise au bénéfice du sous-traitant : « l'opérateur de transport définit les prestations qui seront confiées au sous-traitant. Le contrat précise, à titre indicatif, les caractéristiques des prestations que l'opérateur de transport envisage de lui confier » (Décr. n° 2019-695, art. 4.1).

(68) La société Uber a été condamnée pour avoir tenté de mettre en place un système de réservation de VTC impliquant de simples particuliers, contrevenant au principe que les contrats de transports impliquent toujours un professionnel (Crim. 31 janv. 2017, n° 15-87.770, JT 2017, n° 196, p. 11, obs. X. Delpech ; RTD com. 2017. 460, obs. B. Bouloc).

supplétive, permet de mettre en lumière une relation contractuelle globale et sous-jacente aux multiples opérations de transport quand elles se répètent entre les mêmes partenaires. Or, les dispositions de ce contrat-type approuvent la mise en place d'une dépendance économique du transporteur et son intégration à un service organisé tout aussi prégnante que celle des plateformes numériques, par-delà le suivi de l'exécution de chaque opération de transport.

Au sein de l'actuel contrat-type « sous-traitance » (Décr. n° 2019-695) sont manifestement les indices d'une dépendance économique du sous-traitant l'obligation pour le sous-traitant de faire régulièrement la démonstration de son immatriculation au registre de commerce et à celui des transporteurs, l'obligation de présenter les attestations de déclaration sociale et de cotisations sociales... [art. 3.1 et art. 3.2]⁷⁰, la possibilité pour le donneur d'ordre de fixer les exigences environnementales des véhicules du sous-traitant [art. 4.2. b), l'exigence d'une « mise aux couleurs de l'opérateur de transport ainsi que le port de sa marque ou celle de l'un de ses clients par les personnels et/ou matériels du sous-traitant » [art. 4.2.

k), l'interdiction faite au sous-traitant de sous-traiter, sauf accord du donneur d'ordre (art. 5.3 et 5.4), ou encore l'existence d'une clause de non-concurrence à la charge du sous-traitant quand le contrat s'achève (art. 9.2)⁷¹.

■ **27. Le contrat-type sous-traitance, vecteur d'intégration à un service organisé.** Sont d'autre part les indices d'une intégration du prestataire dans un service organisé (indépendamment du contrôle s'exerçant sur chaque prestation de transport), la définition de normes de qualité (art. 4.2. a), la détermination de prestations annexes aux opérations de transport (art. 4.2. d)⁷², la possibilité d'exiger du transporteur qu'il utilise des équipements particuliers attachés aux véhicules et qu'il affecte certains « véhicules aux prestations confiées » (art. 4.2. e), la prise de connaissance par le sous-traitant des risques à éviter en matière de sûreté/sécurité (art. 4.2. l), l'utilisation des documents de transport fournis par l'organisateur (art. 5.7.)⁷³, la possibilité d'une pré-facturation des prestations du transporteur établie par l'organisateur (art. 12.2).

■ **28. Une liberté commerciale souvent illusoire.** Face à ce débordement de sti-

(69) Jugé que l'obligation de se soumettre aux directives du donneur d'ordre n'est pas exclusive de l'existence d'un contrat d'entreprise (Soc. 16 déc. 1963, Bull. V n° 884 : gestion par l'entrepreneur au profit d'une coopérative d'un silo contre une rémunération fixe).

(70) Ces exigences sont posées afin de lutter contre le recours aux activités et au travail clandestins mais n'en sont pas moins fixées dans le cadre d'un contrat et ont pour sanction la rupture immédiate de la convention. Dans le secteur du transport particulier de personnes (ou du transport public occasionnel effectué à l'aide de véhicules légers), soulignons que la loi punit pénalement l'intermédiaire qui ne ferait pas appel à des transporteurs professionnels, ce qui oblige cet intermédiaire à contrôler la situation statutaire de ses prestataires (C. transp., art. L. 3141-2, II, L. 3143-4, R. 3141-4 à R. 3141-7 et R. 3143-2). Par ailleurs, les dispositions des art. L. 8822-1 et L. 8822-2 C. trav. obligent le donneur d'ordre à vérifier la situation statutaire des prestataires, sous peine de diverses sanctions civiles. Paradoxalement, dans l'aff. *Uber* (Soc. 4 mars 2020, n° 19-13.316, préc., § 10), il a été reproché à l'entreprise d'obliger les prestataires à faire la démonstration d'une inscription à la chambre des métiers, ce qui serait un indice de leur subordination juridique.

(71) Tendance jurisprudentielle des années 1990/2000 : emporte une requalification, l'existence d'une rémunération forfaitaire (Crim. 30 mai 2000, BTL 2000. 678 ; Soc. 25 avr. 2001, BTL 2001. 358), le remboursement par le donneur d'ordre de frais d'exploitation (Crim. 30 mai 2000, BTL 2000. 678), l'obligation pour le conducteur d'avoir un véhicule portant la raison sociale du donneur d'ordre (Versailles 10 juin 1999, BTL 1999. 914), le constat que le véhicule et l'entrepôt n'appartiennent pas au transporteur et sont mis à sa disposition par le donneur d'ordre (Montpellier 20 nov. 2002, BTL 2003. 215), le fait que le contrat-cadre liant le donneur d'ordre au conducteur puisse être résilié moyennant un très court préavis (Soc. 19 déc. 2000, n° 98-40.572, *Taxis Bastille*, Bull. V, n° 437, p. 337 ; D. 2001. 355, et les obs. ; Dr. soc. 2001. 227, note A. Jeammaud – mais retour à une conception plus stricte incluant la démonstration de consignes pour un chauffeur de taxi : Soc. 1^{er} déc. 2005, n° 05-43.031, D. 2006. 410, obs. G. Borenfreund, F. Guiomard, O. Leclerc, P. Lokiec et E. Peskine).

(72) Empotage, filmage, palettisation...

(73) Documents qui, à la demande de l'organisateur, seront remplis par le sous-traitant au nom et pour le compte de cet organisateur.

pulations permettant d'asseoir le contrôle du transporteur par l'organisateur, tant dans le déroulement de chaque opération de transport que dans la relation qui s'instaure durablement entre l'un et l'autre, il est légitime de s'interroger sur ce que laisse de liberté commerciale le contrat-type « sous-traitance » au transporteur quand sa situation professionnelle se résout à déplacer des marchandises, en tant que chauffeur indépendant. Il y a certes l'établissement d'un prix renégociable au moins chaque année. De façon très artificielle, c'est au transporteur de faire une offre à l'organisateur, ce qui lancera une négociation entre les partenaires⁷⁴. Le contrat-type stipule encore que « le sous-traitant conserve le libre choix de ses clients, ainsi que la

libre utilisation de ses moyens » (art. 5.1). Ce point est, en effet, crucial. Souvent, les clauses d'exclusivité, qui marquent indubitablement une absence complète de liberté commerciale pour le travailleur indépendant, ont été au centre de l'argumentation des juges pour justifier la requalification de contrats de transport en un contrat de travail⁷⁵. Mais l'absence d'une telle clause ne doit pas cacher qu'un conducteur indépendant sera de fait couramment lié à un seul donneur d'ordre. On perçoit mal d'ailleurs comment il pourrait en être autrement si, conformément au contrat-type « sous-traitance », le donneur d'ordre impose à ce transporteur un matériel informatique de suivi spécifique, un véhicule et une tenue à ses propres couleurs.

III – Truquements et escamotages : le théâtre d'ombres du louage d'ouvrage

■ **29. Louage d'ouvrage : l'entremêlement des situations.** Le droit commercial admet une soumission certaine du loueur d'ouvrage à son donneur d'ordre quand le contrat de travail est en mesure d'accueillir des salariés bénéficiant d'une grande liberté d'action. Aussi, la preuve de l'existence d'une subordination juridique s'effectue par la démonstration d'une réalité qui est proche de celle juridiquement et contractuellement admise pour ces entrepreneurs dépendants, et alors que cette subordination n'est parfois que virtuelle pour un salarié (A). Qui plus est, la jurisprudence, face à la difficulté

à faire la démonstration directe d'une subordination juridique, s'appuie sur la démonstration indirecte de celle-ci à l'aide des outils mis en place par le droit et la pratique commerciale pour asseoir la dépendance des petits entrepreneurs : intégration de l'entrepreneur à un service organisé et affirmation de sa dépendance économique (B). Pourtant, alors que le salarié et le travailleur indépendant s'engagent tous deux à une prestation matérielle, il ne sera pas reconnu à ce dernier les stigmates de sa dépendance au motif qu'il porte en lui les promesses de l'entrepreneuriat (C).

(74) Déc. n° 2019-695 du 1^{er} juill. 2019, art. 1.2. et art. 8. – Pour autant, si le fournisseur, ici un transporteur, présente ses barèmes de prix, il est admis qu'un donneur d'ordre puisse unilatéralement fixer la rémunération du prestataire, sauf abus ou déséquilibre significatif (Com. 25 janv. 2017, n° 15-23.547, D. 2017. 293 ; *ibid.* 481, note F. Buy ; *ibid.* 1075, chron. S. Tréard, F. Jollec, T. Gauthier, S. Barbot et A.-C. Le Bras ; *ibid.* 2444, obs. Centre de droit de la concurrence Yves Serra ; *ibid.* 2018. 865, obs. D. Ferrier ; AJ contrat 2017. 132, obs. D. Ferré ; RTD civ. 2017. 383, obs. H. Barbier ; RTD com. 2017. 593, obs. M. Chagny ; *ibid.* 601, obs. M. Chagny ; *ibid.* 603, obs. M. Chagny ; *ibid.* 606, obs. M. Chagny). En droit commun, la possibilité d'annuler une clause entraînant un déséquilibre significatif dans un contrat d'adhésion ne peut porter sur l'appréciation de l'adéquation du prix à la prestation (C. civ., art. 1171).

(75) Tendance jurisprudentielle des années 1990/2000 : exclusivité de fait (Soc. 25 avr. 2001, BTL 2001. 358) ou clause d'exclusivité (Crim. 5 janv. 1995, BTL 1995. 284 ; Soc. 10 juill. 2002, BTL 2002. 512. ; Montpellier 20 nov. 2002, BTL 2003. 215).

A – Soumettre par contrat l'entrepreneur et le salarié : deux approches différentes

■ **30. Les louages d'ouvrage.** Le code civil nous indique qu'il existe deux types de contrat de louage (celui d'ouvrage et celui des choses), sans définir ce qu'est le louage lui-même⁷⁶. Mais il est manifeste que le louage est une mise à disposition temporaire (d'une activité ou d'une chose) par le loueur, contre le versement d'une rémunération. Le code civil dispose qu'il existe trois sortes de louage d'ouvrage : le louage de service, celui des voituriers par terre et par eau et le louage d'ouvrage par suite d'études et devis⁷⁷. Par-delà l'activité ancestrale des transporteurs, on peut s'étonner de la place qui leur est faite dans le code civil. Une raison à ce distinguo tient probablement à la définition de louage par suite d'études et devis : celui-ci n'existerait que si le locataire apporte la matière sur laquelle va travailler le loueur d'ouvrage (C. civ., art. 1711). Ce dernier transforme donc la matière quand le voiturier offre une pure prestation : transporter. Mais ce qui les rapproche, c'est bien la mise à disposition de leur activité auprès du locataire : il s'agit de « faire quelque chose pour l'autre » (C. civ., art. 1710). Aujourd'hui, le contrat de transport est perçu comme une forme particulière du louage d'ouvrage par suite de devis. Ce dernier, communément appelé « contrat d'entreprise » renvoie à une obligation de faire « matérielle », c'est-à-dire l'engagement à mener une activité concrète, aboutissant à apporter un concours (prestation de service) ou fabriquer une chose.

■ **31. L'état d'asservissement.** Quant au louage de service, il est aussi la mise à disposition auprès du locataire d'une

activité, donc d'un travail, puisqu'il y a louage d'ouvrage. Mais il s'agit précisément « d'engager ses services » auprès du locataire (C. civ., art. 1780, al. 1^{er}). On affirme souvent que le contrat de travail revient à louer sa force de travail (le corps du travailleur étant en lui-même indisponible). Cela est juste mais le travailleur entrepreneur s'active également. Il s'active même nécessairement car on attend de lui un résultat. Le salarié peut ne rien faire car il est avant tout au service de son employeur pour un objectif précis ou pour un temps : docile, il attend qu'on lui dise de faire quelque chose.

Ces dispositions du code civil nous rappellent combien ces contrats sont proches⁷⁸. Partout, il y a un engagement à « faire quelque chose », mais dans le contrat de travail cet engagement est putatif car le salarié est supposé être à la complète disposition de l'employeur. Ce dernier doit finalement mobiliser cette possibilité. C'est la notion de subordination juridique, critère cardinal de la qualification du contrat de travail : « le lien de subordination est caractérisé par l'exécution d'un travail sous l'autorité d'un employeur qui a le pouvoir de donner des ordres et des directives, d'en contrôler l'exécution et de sanctionner les manquements de son subordonné »⁷⁹. Or, le « pouvoir » de donner des ordres, de contrôler et de sanctionner, dès lors qu'il est d'emblée posé dans le contrat, n'implique nullement que ces ordres et ce contrôle existent effectivement. De fait, bien des salariés ont une grande liberté dans l'exécution de leurs tâches, quoiqu'ils soient au service d'un employeur. C'est pourquoi il est souvent noté que la subordination est « permanente » car elle peut être à tout moment mise en œuvre, même si elle n'est effectivement que sous-jacente⁸⁰.

(76) C. civ., art. 1708 à art. 1711.

(77) C. civ., art. 1779.

(78) D'où des risques de requalification du contrat d'entreprise en contrat de travail, risque moindre quand la plateforme met par exemple en relation acheteurs et vendeurs (A. Fabre et M. C. Escande-Varniol, *op. cit.*).

(79) Soc. 28 nov. 2018, *Take eat easy*, *op. cit.*

(80) Ce que la jurisprudence rappelle régulièrement (Crim. 31 mars 1998, n° 97-81.873, D. 1999. 137, note S. Frossard ; Civ. 2^e, 17 févr. 2022, n° 20-19.493, RDSS 2022. 385, obs. T. Tauran), y compris dans l'arrêt *Uber* (Soc. 4 mars 2020, n° 19-13.316, *préc.*).

C'est pourquoi également la durée du « travail effectif » du salarié au service de son employeur n'est généralement pas celui d'une activité concrète mais se confond avec le temps de la subordination du travailleur, le temps où celui-ci est simplement à la disposition d'un maître : « [L]a durée du travail effectif est le temps pendant lequel le salarié est à la disposition de l'employeur et se conforme à ses directives sans pouvoir vaquer librement à des occupations personnelles » (C. trav., art. L. 3121-1) ⁸¹.

■ **32. Démontrer le pouvoir de direction : l'arbre qui cache la forêt.** Mais le paradoxe est que, si la convention se présente comme n'étant pas un contrat de travail, mais tel un contrat d'entreprise, il serait nécessaire, afin d'obtenir une requalification certaine dudit contrat commercial en un louage de service, de faire la démonstration de l'existence concrète d'ordres, de contrôles et de sanctions prises unilatéralement par le « donneur d'ordre », quant au déroulement de la prestation, et sans que ce droit de regard du maître ne soit circonscrit à l'avance par les termes du contrat ⁸². C'est qu'en effet le salarié s'abandonne en quelque sorte à l'employeur, tandis que l'entrepreneur, en principe libre de mener comme il l'entend la prestation promise, ne renoncerait pas à cette liberté quand bien même il aurait consenti à l'avance aux ingérences ciblées de son donneur d'ordre.

On ne peut effectivement que constater la possibilité de telles ingérences, admises par le droit commercial des transports. S'appuyer directement sur les traits caractéristiques d'une subor-

dination juridique pour faire le partage entre un contrat de travail et un contrat commercial quand les techniques contractuelles permettent, dans une certaine mesure, l'expression d'une allégeance du prestataire sous une autre forme (par l'effet d'une clause insérée au contrat ou par la nécessité reconnue de se soumettre à l'organisation générale et préétabli du donneur d'ordre) rend cet effort de discernement de moins en moins pertinent. Cette tâche devient vraiment ardue quand, ainsi que nous le proposons les juges de la Cour de cassation, l'un des aspects les plus marquants de l'existence d'une telle subordination ou de l'absence de celle-ci, l'obligation de se soumettre ou non à des horaires (et à une durée minimale d'activité professionnelle) n'est plus en soi un critère pertinent ⁸³. Si la liberté temporelle qu'acquière ainsi le salarié n'empêche pas l'existence d'une subordination juridique, elle reste aussi un trait typique de l'entrepreneur, quoiqu'en voie de dissolution pour celui qui se trouve individuellement pris dans les rets d'un service organisé : ce que le salarié obtient, l'entrepreneur le perd !

B – Prouver indirectement la subordination : intégration à un service organisé et dépendance économique

■ **33. La dépendance technique et économique comme palliatifs.** Observons ce glissement opéré par les juges dans l'arrêt *Uber* : obliger à des horaires est une marque de subordination juridique, mais la liberté temporelle accordée aux

(81) L'absence de liberté temporelle résulte du fait que la plateforme peut suspendre à tout moment la connexion (Soc. 15 mars 2023, n° 21-17.316, préc.).

(82) C'est pourquoi des auteurs appellent à l'abandon de la jurisprudence *Société générale*, qui ne retient le critère de l'intégration à un service organisé comme indice d'une subordination que si cette intégration s'accompagne de l'existence d'un pouvoir unilatéral du donneur d'ordre (A. Fabre, *op. cit.*). A. Fabre propose alors que la Cour de cassation fasse le choix d'une « subordination organisationnelle », dégagée de la nécessité de l'existence d'un pouvoir unilatéral, si elle juge utile de faire basculer les travailleurs des plateformes vers le salariat.

(83) Soc. 4 mars 2020, n° 19-13.316, préc. : « La cour d'appel a retenu, à propos de la liberté de se connecter et du libre choix des horaires de travail, que le fait de pouvoir choisir ses jours et heures de travail n'exclut pas en soi une relation de travail subordonnée, dès lors que lorsqu'un chauffeur se connecte à la plateforme Uber, il intègre un service organisé par la société Uber BV ».

salariés des plateformes n'empêche pas l'existence d'une telle subordination si le travailleur intègre un service organisé. L'existence d'une intégration du travailleur dans un tel service palie donc à l'absence de cet indice direct d'une subordination. Pourtant, il nous semble que seul le pouvoir général et unilatéral de donner des ordres (et de contrôler et sanctionner consécutivement de la même manière) est au cœur du lien de subordination. Mais entre l'affirmation générale de ce qu'est la subordination juridique et la découverte concrète de celle-ci s'interpose la méthode du faisceau d'indices, qui permet la mise en lumière de l'existence de cette subordination à partir de critères hétérogènes sans rapport certain avec l'assujettissement continu et indifférencié qu'autorise le contrat de travail⁸⁴. Reconnaître l'existence d'un contrat de travail quand viennent à manquer ces preuves directes revient à observer un théâtre d'ombres où seules s'agitent les images d'une probable subordination : intégration à un service organisé, présence d'une dépendance économique faisant présumer que l'entrepreneur n'a d'autre choix que se soumettre en permanence aux desiderata du donneur d'ordre.

Dans l'arrêt *Uber*, les juges s'attachent à découvrir les indices directs d'une subordination juridique par la mise en évidence d'un assujettissement indifférencié, conséquence de clauses contractuelles imprécises laissant finalement le donneur d'ordre seul maître de les activer à sa convenance. Mais le critère de l'intégration à un service organisé y a une place privilégiée, à ce point que les éléments directs de subordination n'apparaissent que telle la conséquence de cette intégration⁸⁵. Néanmoins, un

récent arrêt de la chambre sociale insiste sur la place cardinale de l'existence de consignes, puisqu'il reproche à une cour d'appel d'avoir retenu l'existence de l'intégration du prestataire (un chauffeur de VTC) à un service organisé, tout en ne démontrant pas que cette insertion aurait dû avoir pour conséquence l'existence de « directives sur les modalités d'exécution du travail », assortie de moyens de contrôle et de sanctions⁸⁶.

■ 34. Limites de l'approche prétorienne.

Cette approche impressionniste de la subordination juridique a pour elle de permettre aux juges du fond d'approcher par touches successives une réalité fuyante. La justice rend ainsi son office : trancher des litiges au cas par cas. Mais cette approche ne résout rien au problème de fond, d'où diverses interrogations doctrinales⁸⁷. Dès lors que le droit commercial admet la possibilité d'une dépendance économique, encadre et valorise même l'intégration technique des petites entreprises dans l'organisation des plus grandes, tient pour acceptables les liens de préposition qui s'en dégagent et dès lors que le juge s'appuie sur des critères approchants pour découvrir l'existence d'un contrat de travail, comment soutenir qu'il y a ici un entrepreneur prenant librement des risques commerciaux et là un salarié assujéti à l'employeur ?

C – L'escamotage de la personne physique par le droit des sociétés

■ 35. L'entreprise, cape d'invisibilité du travailleur. Il y a, en droit civil et

(84) A. Supiot (dir.), *Au-delà de l'emploi*, Flammarion, 2016, 2^e éd., p. 30 s.

(85) Quant à la détermination unilatérale des conditions d'exécution du service organisé, les juges retiennent des critères sans rapport avec l'existence de consignes (obligation de s'inscrire au registre des métiers) ou des critères ayant un rapport incertain avec l'existence de consignes : tarifs variant selon le trajet et désactivation de l'application par Uber en cas de refus réitéré d'une course, alors que le conducteur ne peut connaître certaines caractéristiques de la course (Soc. 4 mars 2020, n° 19-13.316, préc., § 9 à 14).

(86) Soc. 13 avr. 2022, n° 20-14.870, D. 2022. 796 ; Dr. soc. 2022. 522, étude C. Radé.

(87) A. Fabre et M. C. Escande-Varniol, *op. cit.* ; Chr. Radé, *op. cit.* ; P.-H. Antomattel, *op. cit.* ; B. Bossu, 2020, *op. cit.* ; *contra* : K. Van Den Bergh, La charte sociale des opérateurs de plateforme, Dr. soc. 2020. 439.

commercial, comme un non-dit : le travailleur n'est pas perçu comme une personne physique, un sujet de droits (extra-patrimoniaux) dont il convient de protéger l'intégrité concrète (santé, état mental, vie privée...), mais comme un simple contractant et comme le chef d'une entreprise, éventuelle personne morale. Dans le code civil, le loueur de service met à disposition son travail, comme il louerait une chose⁽⁸⁸⁾ et les indications permettant d'y voir une personne physique ne sont pas décisives⁽⁸⁹⁾. Ce sont les dispositions protectrices du code du travail qui font nécessairement du travailleur salarié une personne physique : on y parle d'effectifs, de discrimination sexuelle ou selon l'âge⁽⁹⁰⁾. Cependant, le travailleur indépendant, loueur d'ouvrage, est encore un voiturier ou « entrepreneur d'ouvrage », au sens où il mène une entreprise. Il sera couramment un commerçant, c'est-à-dire quelqu'un qui effectue des actes de commerce à titre professionnel⁽⁹¹⁾, tenu par là même d'officialiser son entreprise aux yeux des tiers par une immatriculation au registre de commerce⁽⁹²⁾ et détenteur d'un fonds de commerce. Par-delà les contrats conclus, en l'occurrence des contrats d'entreprise, le droit des sociétés interfère.

Le travailleur indépendant voiturier, personne physique effectuant une prestation de travail similaire à celle d'un conducteur salarié, s'efface ainsi derrière le chef d'entreprise, effectuant également les actes de gestion nécessaires à son activité entrepreneuriale. N'est-il pas au surplus susceptible de faire grandir son

entreprise, de s'associer, d'investir et de recruter quand un salarié ne peut rien de tout cela ?

■ **36. Faire une place au travail parasubordonné.** Mais le travailleur voiturier, dont l'essentiel des actes se concentre sur la réalisation de sa prestation matérielle, dans le cadre d'un service organisé par un autre (qui lui trouve les transports à réaliser selon des modalités fixées à l'avance) et dans la dépendance économique duquel il se trouve (rapports exclusifs avec le donneur d'ordre, interdiction de sous-traiter sa propre prestation...), est-il vraiment un entrepreneur à défaut d'être un salarié ? Le droit positif répond par l'affirmative quand nous pensons qu'il serait nécessaire de faire émerger un modèle légal pour le travailleur parasubordonné afin de lui accorder une protection, les juges étant actuellement prisonniers d'un cadre législatif construit sur l'opposition entre la condition salariale et celle de l'entrepreneuriat.

La condition salariale est celle d'une soumission générale, indifférenciée, permanente d'une personne physique pendant un temps donné. À nos yeux, elle implique que ce travailleur ne puisse décider librement de s'engager dans l'exécution d'une prestation concrète, même s'il garde une certaine liberté horaire pour son exécution, sauf à considérer cet engagement ponctuel comme constitutif d'un contrat de travail séquent⁽⁹³⁾. Celle de l'entrepreneuriat est de s'accorder les moyens de faire fructifier son activité professionnelle par divers procédés s'appuyant

(88) C. civ., art. 1710.

(89) Le code civil utilise régulièrement l'expression « d'ouvrier » pour fixer les droits et obligations de l'entrepreneur d'ouvrage, mettant en avant le travailleur indépendant (v. les art. 1788 à 1790). Dans le louage de service, les dispositions de l'article 1780 du code civil nous apprennent incidemment que l'indemnité que peut percevoir le travailleur congédié comprend le cas échéant une pension de retraite.

(90) A. Supiot, *Critique du droit du travail*, PUF, Paris, 1994, p. 39-66.

(91) C. com., art. L. 121-1.

(92) C. com., art. L. 123-1.

(93) Dans l'aff. *Uber*, devant la cour d'appel (Paris 10 janv. 2019, n° 18/08357, Dr. ouvrier 2019. 499, note B. Gomes), la partie « salariale » demandait ainsi la requalification de chaque prestation de transport exécutée en un contrat de travail distinct. Mais si cette demande est cohérente avec ce que nous semble être un contrat de travail (précaire), une telle solution ne trouve pas à s'appliquer au regard de la réglementation actuelle sur ces contrats précaires, qui réserve leur usage à des circonstances particulières : surcroît d'activité et remplacement de travailleurs momentanément absents (C. trav., art. L. 1242-1 et L. 1242-2).

le plus souvent sur la constitution d'une personne morale distincte (démarchage de la clientèle, diversité des actes de commerce, investissements, actes de gestion, association de capitaux...) ⁹⁴. Le travailleur parasubordonné est celui dont le destin entrepreneurial est contrarié par les conditions mêmes de cette activité professionnelle : constat préalable de l'absence d'associés et de recrutement, d'apports en capitaux réduits, de fonctions administratives et commerciales

limitées, hypertrophie des périodes de travail consacrées à l'exécution d'engagements contractuels auprès de la clientèle ; constat central de l'intégration à un service organisé par un autre ou de l'existence d'une dépendance économique (lui imposant de fait de travailler prioritairement pour un seul donneur d'ordre, de respecter des horaires et des normes de qualité dans le cadre de l'exécution de son contrat), en l'absence même des indices d'une subordination juridique.

■ **37. Redessiner le lien de subordination.** Parallèlement au monde du salariat, le droit commercial autorise et agence la dépendance économique et organique de petites entreprises envers d'autres plus importantes. Le secteur des transports routiers et celui de la logistique ont développé fort loin et de longue date cette logique. Il est demandé aux juges de dire quand le droit du travail devient applicable ou d'affirmer à l'inverse qu'un travailleur est un entrepreneur. Mais le point de bascule devient de moins en moins lisible.

La méthode du faisceau d'indices pour reconnaître l'existence d'un contrat de travail montre ses limites car elle intègre des éléments disparates dont certains sont tout aussi bien des caractéristiques des contrats commerciaux. Ces critères sont parfois sans lien manifeste avec l'assujettissement permanent et indifférencié que permet le contrat de travail. Dans son arrêt du 4 mars 2020, la Cour de cassation rappelle que « le lien de subordination est caractérisé par l'exécution d'un travail sous l'autorité d'un employeur qui a le pouvoir de donner des ordres et des

directives, d'en contrôler l'exécution et de sanctionner les manquements de son subordonné ». Il nous semble pourtant que seul le droit de donner des ordres en cours de contrat est au cœur du lien de subordination. Le contrôle de l'exécution et le pouvoir de sanction n'est une manifestation du lien de subordination qu'en lien direct avec le pouvoir de donner des directives en cours de contrat. Rien n'empêche dans un contrat commercial à ce que le déroulement de la prestation fasse l'objet d'un contrôle d'exécution de la part du donneur d'ordre, et que des sanctions puissent être prises en cas d'irrespect des consignes, pourvu que ces stipulations soient fixées préalablement et limitées à ce que la convention indique.

La Cour de cassation rappelle aussi que « peut constituer un indice de subordination le travail au sein d'un service organisé lorsque l'employeur en détermine unilatéralement les conditions d'exécution » ⁹⁵. Mais la détermination unilatérale des conditions d'exécution du service organisé n'est rien d'autre que le pouvoir de fixer des consignes en cours de prestation (il s'agit d'emblée

(94) Insistons de nouveau sur l'importance passée de l'indice de l'absence de clientèle diversifiée pour retenir l'existence d'un contrat de travail (exclusivité de fait ou de droit). Notons à l'inverse l'évolution législative récente obligeant les plateformes à n'imposer aucune exclusivité aux transporteurs dont elles organisent la prestation (C. transp., art. L. 1326-4 – VTC et livreurs –, art. L. 3142-5 – taxis –, L. 3162-8 – transp. collectif routier – et L. 3263-10 – TRM) et à ne pas sanctionner le prestataire refusant de s'engager dans une opération de transport au regard du prix proposé (C. transp., art. L. 1326-2, al. 2).

(95) Soc. 13 nov. 1996, n° 94-13.187, préc.

de subordination juridique), à moins que le cadre de ce service soit délimité au préalable dans la convention (y compris par un contrat d'adhésion), auquel cas l'intégration à un service organisé relève également de nombreux contrats commerciaux. Il en est de même de la « dépendance économique », qui n'a en elle-même aucun rapport avec la subordination juridique, mais dont on affirme qu'elle en est un indice parce que l'existence de cette dépendance fait présupposer que le prestataire n'aura d'autre choix que se plier indistinctement aux consignes unilatérales du donneur d'ordre.

■ **38. Place au législateur !** Face à une situation de plus en plus inextricable, la parole n'est plus aux juges mais au législateur. À lui de décider la situation juridique qu'il entend accorder aux travailleurs dépendants. L'existence du contrat-type « sous-traitance » dans le secteur spécifique du TRM montre l'une des voies possibles. Face à l'insécurité juridique caractérisant les rapports entre petits transporteurs et grands organisateurs du transport, c'est la voie

de l'entrepreneuriat qui a été choisie. Le contrat-type réglementaire organise une très forte dépendance des transporteurs sous-traitants sans qu'il puisse en résulter une requalification vers le contrat de travail pour un travailleur indépendant dès lors que la réalité des relations contractuelles reste conforme à ce que propose la loi. Mais cet effet d'imposition de la loi face à une réalité incertaine peut très bien être mis à profit pour décider que les travailleurs mobiles des plateformes soient présumés salariés, sur la base d'une présomption simple sinon sur la base d'une présomption irréfragable⁹⁶. Reste enfin la voie médiane de l'émergence d'un statut propre aux travailleurs dépendants mais non soumis à un pouvoir de direction permanent et unilatéral. Cette solution a le mérite de ne pas faire l'impasse sur les évolutions contemporaines du monde du travail. Elle a pour défaut d'obliger d'abord à circonscrire précisément ce que sont ces travailleurs dépendants⁹⁷ et ensuite à discuter d'un statut social propre à les protéger des abus que cette dépendance est susceptible de faire prospérer⁹⁸.

(96) Notons cette disposition visant une situation approchante de celle des travailleurs des plateformes de mobilité, en l'espèce celle des « gérants de succursale » pour lesquels une partie du code du travail est applicable, en particulier ceux dont la profession est de « recevoir des marchandises à traiter, manutentionner ou transporter, pour le compte d'une seule entreprise, lorsque ces personnes exercent leur profession dans un local fourni ou agréé par cette entreprise et aux conditions et prix imposés par cette entreprise » (C. trav., art. L. 7321-2).

(97) V. la proposition de directive européenne du 9 déc. 2021 relative à l'amélioration des conditions de travail dans le cadre du travail via une plateforme (COM(2021) 762 final) et projetant la mise en place d'une présomption légale de « relation de travail » (indépendamment d'un contrat de travail) entre le travailleur et la plateforme d'intermédiation, à partir de divers critères (v. l'art. 4 de la proposition de dir.).

(98) C'est dans cette voie que s'engage le législateur pour les travailleurs des plateformes numériques, mais sans discuter des critères de dépendance, puisque les dispositions nouvelles promouvant un statut particulier est réservé aux livreurs sur « deux roues » et aux conducteurs de VTC, « travailleurs indépendants », sans plus de précision (v. C. trav., art. L. 7341-1 à L. 7345-12 ; art. D. 7342-1 à R. 7345-19).