



L'Uber-requalification des chauffeurs VTC par la Cour de cassation

Commentaire d'arrêt publié le 04/03/2020, vu 2510 fois, Auteur : [Légavox](#)

Le 4 mars 2020[1], la Cour de cassation a estimé que le lien de travail unissant un chauffeur VTC et Uber doit être qualifié de contrat de travail. Une décision qui devrait faire l'effet d'une déflagration dans le milieu des VTC.

Une décision anticipée

Si la **requalification des contrats de VTC en contrat de travail** risque d'avoir des effets dévastateurs pour **Uber**, la solution rendue par la **Cour de cassation le 4 mars 2020** n'est pas totalement inédite.

En effet, dès novembre 2018, la Cour de cassation décidait qu'un livreur appartenant à la société **Take eat easy** était en réalité **salarié**, et **requalifiait** son contrat de collaboration **en contrat de travail**[2].

De fait, la **relation de travail** se caractérise en droit par un **lien de subordination** entre un **employeur** et un **salarié**, le premier ayant le pouvoir de donner des **ordres et des directives** au second, d'en **contrôler l'exécution** et de **sanctionner d'éventuels manquements**. Dans le cas de la société **Take eat easy**, un dispositif de traçage par GPS permettait à la société de suivre les déplacements de ses livreurs, et celle-ci se réservait la possibilité de sanctionner ceux d'entre eux qui ne respectaient pas les directives reçues.

L'analogie entre la situation des livreurs de **Take eat easy** et des **chauffeurs VTC d'Uber** apparaît alors clairement. C'est d'ailleurs ce qui a conduit la Cour d'appel de Paris, le 10 janvier 2019[3], à considérer qu'« *un faisceau suffisant d'indices* » se trouvait réuni pour permettre au **chauffeur VTC** ayant agi en justice « *de caractériser le lien de subordination dans lequel il se trouvait lors de ses connexions à la plateforme Uber et d'ainsi renverser la présomption simple de non-salariat que font peser sur lui les dispositions de l'article L.8221-6 I du code du travail.* »

Il n'est donc pas étonnant que la Cour de cassation confirme, dans son arrêt du 4 mars 2020, une jurisprudence qui commençait déjà à apparaître bien fournie. Selon elle, **le chauffeur « qui a recours à l'application Uber ne se constitue pas sa propre clientèle, ne fixe pas librement ses tarifs et ne détermine pas les conditions d'exécution de sa prestation de transport »**.

Un modèle économique en péril

Uber apparaît désormais particulièrement fragilisé, au regard de cette jurisprudence inédite. La **requalification d'une situation juridique en contrat de travail** n'est pas une décision anodine. En effet, **Uber devient ici de facto un employeur**, tandis que le chauffeur VTC, jusqu'ici travailleur indépendant, devient salarié de la société. Or, cette **requalification** produit ici des **effets rétroactifs**, prenant effet à la date à laquelle le contrat de prestation de service requalifié a été conclu.

Autrement dit, il revient à **Uber**, en l'espèce, de **régulariser la situation**, non seulement à l'égard **de son salarié, mais aussi de tous les autres chauffeurs VTC** travaillant dans les mêmes conditions. Cette régularisation passe par une fiction juridique, consistant à considérer les **chauffeurs VTC** comme ayant toujours été, en réalité, des salariés. Leurs indemnités deviennent notamment des salaires, soumis aux taxes et cotisations patronales et salariales. Un arriéré potentiellement conséquent de cotisations peut donc être imputé à la société, lorsque le **chauffeur VTC** travaille pour elle depuis déjà de nombreuses années.

Uber devra également s'acquitter à l'égard de ses salariés, là encore **rétroactivement**, des **congés payés, frais professionnels** et, le cas échéant, des **heures supplémentaires**. Un **salaire minimum** devra être également mis en place, dépendant du volume d'heures accompli par le salarié. Quant à ceux qui seraient en passe de quitter l'entreprise, des **indemnités de rupture** du contrat de travail devront être envisagées.

Les conséquences seront donc particulièrement lourdes pour une société qui affichait déjà près de 3 milliards d'euros de pertes en 2018 et dont le modèle économique reposait essentiellement sur l'indépendance des chauffeurs VTC qui travaillaient pour elle.

Karim Jakouloff

Sources :

[\[1\] Soc., 4 mars 2020, n° 19-13.316, publié.](#)

[\[2\] Soc., 28 novembre 2018, n° 17-20.079, publié.](#)

[\[3\] CA Paris, 10 janvier 2019, n° 18/08357.](#)

Vous avez apprécié cet article et souhaitez en apprendre davantage ? Découvrez-en d'autres :

- [Tous les articles de cette catégorie](#)
- [Tous les articles de JAKOULOFF Karim](#)