

Le statut des coursiers DELIVEROO en débat

Dans un jugement du 8 décembre 2021, le Tribunal du travail francophone de Bruxelles¹ se prononçait sur la demande formulée par l'auditorat du travail² à l'encontre de la SPRL DELIVEROO – en présence de l'ONSS ainsi que de divers travailleurs et organisations syndicales³ intervenants volontaires – d'assujettir à la sécurité sociale des travailleurs salariés (avec toutes les conséquences que cela implique sur le plan du droit social) les coursiers amenés à faire des livraisons par le biais de la plateforme numérique au profit de restaurants et magasins partenaires⁴. Il est précisé que plus de 3.000 coursiers travaillent actuellement en Belgique pour DELIVEROO. À l'heure actuelle, la plupart des coursiers effectuent leur activité soit sous le statut d'indépendant, soit sous le statut d'étudiant indépendant, soit dans le cadre de l'économie collaborative.

Le jugement

Dans ce jugement de 91 pages, le tribunal aborde le fonctionnement de la plateforme DELIVEROO et de son algorithme, dénommé Frank, qui détermine quels coursiers sont en ligne sur l'application et potentiellement disponibles pour effectuer la livraison. Le tribunal analyse ensuite les principes relatifs à la qualification de la nature de la relation de travail en droit belge. Il relève que le critère de distinction essentiel est l'autorité au sens juridique. Il rappelle les dispositions de la loi-programme du 27 décembre 2006 relatives à la nature de la relation de travail tant dans ses critères généraux (volonté des parties, liberté d'organisation du temps de travail, liberté d'organisation du travail, possibilité d'exercer un contrôle hiérarchique), que dans les présomptions de contrat de travail sectorielles établies par la loi, ce qui est le cas en l'espèce puisqu'il y a, dans le secteur du transport de choses et de personnes pour compte de tiers, une disposition spécifique.

Le droit européen empêche-t-il le tribunal du travail d'analyser le statut social des coursiers ?

DELIVEROO invoquait à titre préliminaire le fait que selon le principe de primauté du droit européen, le tribunal serait tenu d'appliquer les principes qui auraient été retenus par la Cour de justice de l'Union européenne dans son ordonnance *Yodel* du 22 avril 2020⁵. Le tribunal rappelle à juste titre que l'application du principe de primauté supposerait qu'une règle de droit européen ait vocation à s'appliquer au litige en cause, ce qui n'est pas le cas en l'espèce. La question de l'existence d'un contrat de travail n'est pas liée à l'application de la directive 2003/88/CE ou d'une loi nationale transposant cette directive. Dans l'ordonnance précitée, la Cour de justice cherchait uniquement à répondre à une question d'interprétation qui interrogeait la compatibilité du droit national, en l'occurrence le droit anglais, avec la directive. Cela laisse totalement intact le pouvoir du tribunal d'apprécier la situation en fonction des éléments de la cause.

Les coursiers exercent-ils une activité professionnelle ?

DELIVEROO sollicitait du tribunal qu'il dise pour droit que les coursiers prestant dans le cadre de l'économie collaborative n'exercent pas une activité professionnelle dès lors que ces personnes bénéficient d'un régime spécifique. Le tribunal analyse dans ces conditions la loi-programme

du 1^{er} juillet 2016 dite loi De Croo qui comporte un volet social et un volet fiscal avec des conditions d'agrément des plateformes électroniques⁶. Il n'est pas contesté que DELIVEROO s'est vu octroyer l'agrément de plateforme d'économie collaborative sans que ce simple agrément ne permette toutefois de conclure qu'il n'y aurait pas d'activité professionnelle. Le tribunal a constaté que les conditions ne sont pas remplies, en ce qui concerne les activités des coursiers, pour entrer dans le régime favorable de l'économie collaborative, tout d'abord parce qu'il devrait s'agir de services rendus à des tiers et non de livraisons de biens, que les services devraient être prestés en dehors d'une activité professionnelle alors que les travailleurs avaient auparavant exercé soit comme salariés, soit comme indépendants, et enfin, que les services ne pouvaient être rendus qu'à des particuliers tandis qu'un des bénéficiaires du service était en fait systématiquement un professionnel (par exemple, le restaurateur). Le tribunal aboutit donc à la conclusion que tous les coursiers de DELIVEROO qui sont à la cause sont considérés comme exerçant une activité professionnelle.

C'est évidemment un élément important parce que la thèse des plateformes a toujours été de considérer qu'il n'y avait pas d'exercice d'une activité professionnelle. À notre sens, la loi De Croo ne disait pas cela. La loi De Croo créait une exception à l'assujettissement pour une activité qui en tant que telle était professionnelle parce qu'elle n'était pas de pur loisir et était accomplie dans un but de lucre.

La présomption sectorielle dans le secteur du transport : la dépendance socio-économique

Le tribunal du travail se rallie à la doctrine pour considérer que la présomption sectorielle ne s'applique qu'aux relations de travail ayant pour objet l'exécution d'activités visées par la loi, quelle que soit la nature des activités du bénéficiaire de ces activités, et qu'elle ne peut être étendue à des relations de travail qui, bien qu'exécutées au profit d'entreprises elles-mêmes actives dans les secteurs concernés, n'ont pas pour objet l'exécution des activités visées.

Le tribunal estime donc que ce qu'il faut examiner, c'est l'exécution des activités réalisées par les coursiers qui effectuent une activité de transport de choses pour compte de tiers (ce qui du reste en l'espèce est également l'activité de l'entreprise). Il se penche ensuite sur les huit critères figurant dans l'A.R. du 29 octobre 2013. Le tribunal va retenir qu'une majorité de ces

critères sont remplis, faisant dès lors présumer normalement l'exercice d'une activité salariée (défaut dans le chef de l'exécutant des travaux d'un quelconque risque financier ou économique, défaut dans le chef de l'exécutant des travaux de la responsabilité et du pouvoir de décision, défaut de pouvoir de décision...).

Le renversement de la présomption

Dès lors que cette présomption est considérée comme établie, il y a la possibilité pour l'entreprise d'apporter la preuve contraire et de la renverser. Curieusement, le tribunal relève que l'A.R. du 29 octobre 2013 contient uniquement des critères qui seraient essentiellement l'indicateur d'une subordination économique et que ceux-ci ne suffisent pas à caractériser un contrat de travail ; par conséquent, pour le tribunal, les critères de dépendance économique n'empêcheraient en rien une personne d'être indépendante juridiquement et il conviendrait donc de vérifier si la présomption d'existence d'un contrat de travail est renversée par l'examen de quatre critères généraux. Cette façon de présenter les choses nous paraît potentiellement pouvoir causer une difficulté logique. En effet, le but de l'A.R. est justement de créer des critères de dépendance économique de sorte que, pour ces secteurs, les critères de l'autorité sont différents. À notre sens, il faut d'abord examiner les critères généraux et ensuite les critères spécifiques. Ce faisant, le tribunal prive d'intérêt les critères sectoriels qui étaient justement faits pour ne pas se limiter aux critères de la pure autorité. Si l'on signale que les critères sectoriels qui sont fondés plutôt sur la subordination économique peuvent être écartés par les critères d'autorité juridique, on prive la présomption sectorielle de tout intérêt parce que si l'on a mis des critères sectoriels basés sur la dépendance économique, c'est justement parce que l'on considérait que les critères d'autorité n'étaient pas suffisants. Certes, on pourrait objecter à cela que se poserait alors la question de savoir comment on peut renverser la présomption sectorielle, ce à quoi il n'est pas réellement répondu dans la loi...

L'examen des critères généraux : le retour à l'autorité « juridique »

Le tribunal va retenir que les coursiers n'ont pas d'obligation de prester des services et ne sont astreints à aucun horaire parce qu'ils auraient la liberté de se connecter à l'application DELIVEROO. Il précise également que l'implication d'une connexion au niveau de l'organisation du travail révèle une subordination économique plutôt qu'une subordination ju-

ridique. En outre, il estime que nul ne produit des éléments concrets permettant de prouver qu'il existerait des statistiques personnelles à chaque coursier qui seraient utilisées à des fins de surveillance, notamment en ce qui concerne le mesurage du temps de travail. Le tribunal arrive à la conclusion que la liberté des coursiers d'organiser leur temps de travail n'apparaît pas limitée.

Il retient qu'en pratique, il n'y a aucune instruction donnée par DELIVEROO quant à la manière d'effectuer les livraisons. Aucun itinéraire n'est imposé. Chaque coursier est libre d'accepter ou de refuser une commande. Ils ne sont pas tenus d'être vêtus d'une veste ou d'utiliser les sacs avec le logo DELIVEROO. Les directives qui seraient données par DELIVEROO ne seraient pas considérées comme l'exercice d'un pouvoir hiérarchique mais permettraient simplement de garantir aux clients une certaine qualité des services. Du reste, le tribunal relève qu'il n'y a pas d'élément révélateur de l'exercice concret d'un pouvoir hiérarchique.

Il aboutit à la conclusion que bien que l'examen de huit critères spécifiques ait révélé une forte subordination économique, à l'examen des quatre critères généraux, il n'y a pas de subordination juridique, de sorte que la présomption doit être considérée comme renversée⁷.

Le tribunal prend la peine de comparer les résultats de sa décision à celle qui avait été rendu par la Commission de la relation de travail⁸, à l'arrêt de la Cour de cassation française concernant TAKE EAT EASY⁹ et à celui de la même Cour du 4 mars 2020 concernant UBER¹⁰. La comparaison avec ces autres décisions est délicate parce que pour l'examen des critères d'autorité,

tout est affaire de cas d'espèce. Il est vrai qu'il faut analyser de manière détaillée l'application pour voir s'il y a des sanctions, la possibilité de géolocalisation, etc.

L'auditorat et les travailleurs ont annoncé leur intention d'interjeter appel de cette décision.

Conclusions

On soulignera que le tribunal a effectué un travail très important au terme d'une décision longuement motivée tant en faits qu'en droit. Juridiquement, cette décision nous interpelle en ce qui concerne l'utilisation des critères généraux d'autorité juridique pour permettre de renverser la présomption fondée sur des critères de dépendance économique.

On observera qu'il s'agit d'une parfaite illustration du problème relatif aux critères d'assujettissement à la sécurité sociale des travailleurs en Belgique. À partir du moment où il serait retenu uniquement un critère de subordination juridique, on ne peut pas intégrer des personnes qui sont très nettement dans un état de dépendance économique comme les coursiers DELIVEROO. Mais justement, en l'espèce, la volonté du législateur avait été de créer des critères de dépendance socio-économique dans certains secteurs, ce qui avait d'ailleurs suscité un certain nombre d'étonnements par rapport à la modification de la notion d'autorité dans des secteurs particuliers. En permettant à la présomption d'être renversée sur la base des critères généraux, on en revient en quelque sorte à la case départ et on montre une certaine forme d'inadéquation de notre système à assurer une protection sociale efficace par la sécurité sociale des travailleurs salariés de ce nouveau

prolétariat que sont devenus les travailleurs de l'économie de plateforme.



Retrouvez le texte intégral de la décision commentée sur le site www.lebulletin.be

● STEVE GILSON

Avocat au barreau de Namur
Maître de conférences à l'UCL
Chargé de cours à l'ICHEC

- 1 RG inconnu, n° de répertoire 2020/014148.
- 2 L'auditorat agissait dans le cadre, en l'espèce, de l'action civile fondée sur l'article 138bis du Code judiciaire.
- 3 Le tribunal reconnaît comme recevable la demande en intervention volontaire formulée par des organisations représentatives de travailleurs.
- 4 Initialement, les coursiers effectuaient leurs prestations par l'intermédiaire de la société SMART sous le statut d'indépendant. Dès lors que DELIVEROO avait annoncé son intention de ne plus travailler qu'avec des travailleurs sous statut indépendant, il a été mis fin à la relation entre DELIVEROO et SMART (il était précisé notamment que la raison de la fin de cette collaboration était liée au flou juridique entourant l'activité de la SMART).
- 5 CJUE, 22 avril 2020, Yodel Delivery Network, aff. C-692/19.
- 6 On sait que la Cour constitutionnelle a annulé la loi du 18 juillet 2018 dans son ensemble mais qu'elle a décidé de maintenir les effets des dispositions pour les prestations fournies jusqu'au 31 décembre 2020, ce qui signifie que les dispositions étaient applicables dans le cas du dossier puisque la période infractionnelle débutait le 1^{er} février 2018.
- 7 Le tribunal souligne du reste que l'extension prévue à l'article 3, 5^e, de l'A.R. du 28 novembre 1969 n'est pas applicable dès lors que les coursiers sont propriétaires de leur vélo ou de leur scooter (on relèvera que c'est à tort que le tribunal parle d'une présomption irréfutable de contrat de travail, ce n'est pas le cas. Il s'agit d'une extension à la sécurité sociale uniquement).
- 8 Décision n° 187 du 26 octobre 2020; voy. également S. GILSON, « Un chauffeur Uber n'est pas un indépendant », B.J.S., n° 666, mars 2021-1, p. 5.
- 9 Cass. fr. (soc.), arrêt n° 1737 du 28 novembre 2018; pour un commentaire de cet arrêt voy. S. GILSON, « Economie collaborative : la subordination au cœur de l'application... », B.J.S., n° 625, mars 2019-2, p. 4.
- 10 Cass. fr. (soc.), arrêt n° 374 du 4 mars 2020; pour un commentaire de cet arrêt voy. S. GILSON, « Uber exerce une autorité sur ses chauffeurs, ce qui rend fictif leur statut d'indépendant », B.J.S., n° 649, mai 2020-1, p. 6.

Quel droit social pour les travailleurs de plateformes ?

Premiers diagnostics et actualités législatives

Sous la coordination scientifique d'Auriane Lamine et Céline Wattecamps

Les dispositifs de droit social en vigueur sont-ils capables d'encadrer les évolutions du monde du travail ?

Livrer un repas à domicile, transporter un passager jusqu'à sa destination, traduire un article scientifique, réparer le chambranle d'une porte, garder des enfants... Toutes ces activités peuvent aujourd'hui être effectuées par l'intermédiaire de plateformes numériques. Le secteur hybride de l'économie de plateformes est au cœur du débat public, partout dans le monde.

Mais quels sont, au juste, les droits sociaux du travailleur de plateformes ?

Cet ouvrage collectif vise à poser un diagnostic sur la capacité des dispositifs de droit social à encadrer les évolutions du monde du travail qui résultent de l'apparition et du développement des plateformes numériques. Il entend aussi faire le point sur les réformes législatives belges, advenues dans le but – dans les déclarations en tout cas – de répondre à ces défis. Enfin, l'ouvrage donne la parole (la plume) à des acteurs de terrain, afin qu'ils puissent témoigner d'initiatives en cours et relayer leur perception des enjeux en la matière.



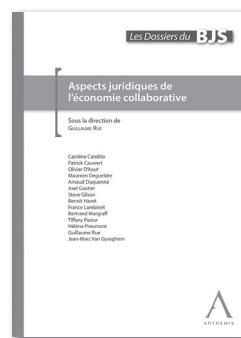
2020 – 470 p. – 105 €

Aspects juridiques de l'économie collaborative

Sous la direction de Guillaume Rue

Les règles de cette nouvelle économie de partage

Uber, Airbnb, BlaBlaCar et les autres acteurs de l'économie collaborative séduisent un public de plus en plus large. Ces plateformes d'intermédiation d'un genre nouveau cherchent évidemment à générer des profits et leurs utilisateurs sont sensibles aux économies réalisées en recourant à leurs services. Mais le phénomène témoigne également d'une volonté des consommateurs de trouver des solutions à la fois plus fonctionnelles et plus soucieuses de l'intérêt général. L'économie collaborative, au cadre encore très flou, suscite de nombreuses discussions sociétales, économiques et politiques. Il s'agit d'une tendance profonde et mondiale, dont les aspects juridiques déterminent la faisabilité et la pérennité : certes les règles de droit sont ébranlées par l'apparition de ces nouvelles formes d'économie, mais les réglementations, souvent sectorielles, rattrapent peu à peu ces activités.



2017 – 284 p. – 88 €

www.anthemis.be - commande@anthemis.be