

Approche juridique de l'ubérisation

146. Si définir l'ubérisation ne s'avère pas être une tâche aisée, il en est de même quand il s'agit de comprendre l'environnement juridique dans lequel évoluent les différents acteurs de l'ubérisation. Ce chapitre aura pour but de mettre en relief les raisons de cette difficulté, tout en s'interrogeant sur le cadre juridique applicable aux coursiers indépendants (**Section 1**) et aux plateformes (**Section 2**).

Section 1. Quel cadre juridique pour les coursiers indépendants ?

147. Les coursiers à vélo employés par des sociétés de transport traditionnelles ne sont pas soumis aux règles de droit commun. Qu'en est-il pour les coursiers à vélo indépendants ? Les règles régissant habituellement le TRM lui sont-elles applicables ? (1) A quelles règles de droit social et fiscal est-il soumis, sachant qu'il n'est pas lié à la plateforme par un contrat de travail ? (2).

⁷⁶ Propos issus du site [https://corporate.zalando.fr/sites/default/files/downloads/161107_media_alert_stuartxzalando_vf.pdf]

⁷⁷ Données issues du site [<https://www.zalando.fr/>]

1 – Au niveau de la réglementation TRM

148. Ces start-ups n'ont qu'un objectif : mettre en relation un client avec un coursier indépendant.

Les conditions pour devenir coursier sont similaires d'une plateforme à une autre. La demande doit être effectuée directement sur le site en ligne. Ensuite, les CGU de Stuart⁷⁸ – à titre d'exemple - prévoit une liste de documents à fournir : Une copie de la pièce d'identité en cours, un extrait de l'inscription au RCS, une carte d'identification justifiant de l'inscription au répertoire des métiers, un récépissé du dépôt de déclaration auprès du CFE, un RIB et enfin tous les documents rendus obligatoires par la réglementation en vigueur pour les coursiers motorisés.

149. Pour le métier de coursier à vélo, il n'existe pas de condition d'accès. Les personnes souhaitant intégrer ce milieu doivent simplement s'être inscrites auprès du RCS. Pour effectuer cette demande d'inscription, ces personnes vont créer une entreprise individuelle et adopter le statut de micro-entrepreneur. Ce statut permet au micro-entrepreneur de cumuler une activité artisanale ou commerciale en complément d'un autre statut tel que celui d'étudiant, salarié, retraité etc.

150. Dès lors est-il possible de considérer les coursiers comme des professionnels du transport, condition sine qua non à l'application des règles du Code de Commerce ou du Contrat-Type Général ?

151. Force est de constater que les CGU Stuart édictent des règles différentes de celles applicables au TRM. A titre d'exemple, en termes de limitation de responsabilité du coursier, il est indiqué « *La responsabilité du coursier peut être engagée en cas de dommage matériels / immatériels (...) à la Marchandise en cours de Livraison de Marchandise, sauf faute de l'Expéditeur ou du Destinataire, cas de force majeure, vice propre de la marchandise, insuffisance d'emballage qui constituent une liste non limitative des cas d'exonération* »⁷⁹. Alors que dans la réglementation TRM, seuls trois cas sont exonératoires pour le transporteur, il semblerait que le coursier indépendant puisse s'exonérer de sa responsabilité plus facilement.

⁷⁸ CGU STUART accessible sur le site [<https://stuart.com/fr/terms/>]

⁷⁹ CGU STUART accessible sur le site [<https://stuart.com/fr/terms/>]

152. L'étude des CGU Stuart révèle une autre différence. En effet, le plafond de réparation prévu est de 5 000 euros soit une somme plus importante que celle prévue par le Contrat-Type Général où pour les envois inférieurs à 3 tonnes, l'indemnité ne peut pas dépasser 1 000 € par colis perdu, avarié ou incomplet⁸⁰. Le Contrat-Type est supplétif de volonté, ce qui signifie que les parties peuvent y déroger. Néanmoins, il est très rare de se retrouver dans une situation où le transporteur envisage un montant de réparation supérieur à ceux prévus par le contrat-Type.

153. Enfin d'autres questions restent en suspens : Le coursier est-il tenu à une obligation de moyen ou de résultat ? Quid du délai pour agir ? Quid du délai de forclusion ?

2 – Au niveau du droit social et fiscal

154. Les personnes physiques qui souhaitent devenir coursier indépendant ne sont pas salariés. Elles vont donc créer une entreprise individuelle et adopter le statut de micro-entrepreneur. Les entrepreneurs qui ont choisi le régime micro-fiscal deviennent automatiquement, depuis le 1^{er} Janvier 2016, des micro-entrepreneurs. Cette réforme a été promulguée dans le but de fusionner le statut d'auto-entrepreneur et de micro-entrepreneur pour déboucher sur un statut unique d'ici 2020.

155. Au niveau de la réglementation fiscale, des différences notables existent entre un coursier bénéficiant du régime micro-fiscal et une société de transport traditionnelle constituée sous forme d'EURL ou de SASU.

- Tout d'abord au niveau des obligations comptables, les EURL ou SASU doivent se conformer à des règles beaucoup plus strictes en la matière. En effet, les comptes annuels devront être clôturés à la fin de chaque exercice fiscal entraînant l'élaboration d'un bilan et d'un compte de résultat. Cela suppose d'avoir tenu une comptabilité régulière tout au long de l'année. Cette obligation n'existe pas pour les micro-entrepreneurs qui doivent uniquement tenir un livre-journal des recettes.

⁸⁰ Contrat-type applicable aux transports publics routiers de marchandises pour lesquels il n'existe pas de contrat-type spécifique, JORF n°0079 du 2 Avril 2017, art. 22

- Ensuite, le micro entrepreneur est en franchise de TVA, ce qui lui épargne toutes les formalités liées à cette déclaration.
- Enfin, le calcul du bénéfice imposable n'est pas le même. En effet pour les micro-entreprises effectuant des prestations de service, un abattement de 50% sur leur chiffre d'affaire est prévu pour toutes les charges d'exploitation exposées par l'entreprise, au lieu d'un calcul au réel pour les EURL / SASU.

Toutefois, elles peuvent également opter pour un régime libératoire qui correspond à un versement mensuel ou trimestriel de 1,7% des encaissements effectués. Le choix de cette option est conditionné à un plafonnement.

Alors que l'entreprise déclare directement le bénéfice net calculé par différence entre un chiffre d'affaire et des charges réelles qui sera soumis à 33% à l'impôt sur les sociétés⁸¹.

156. Au niveau de la protection sociale, le micro-entrepreneur, affilié automatiquement au RSI, bénéficie de la même couverture que les autres professionnels indépendants en matière de remboursement de sécurité sociale, de CSG/CRDS et de retraite et prévoyance. Le montant des cotisations sont calculées par application d'un taux forfaitaire au chiffre d'affaire, réellement encaissé (22,7% pour les prestations de service en 2017). Ce principe ne s'applique pas aux EURL car les charges sociales sont calculées sur les salaires versés.

157. En revanche, en cas de cessation d'activité, ce statut ne permet pas au micro-entrepreneur de bénéficier d'une assurance chômage, sauf s'il en a souscrit une auprès d'une assurance privée.

158. Enfin, en termes de retraite, les droits sont acquis pour le micro-entrepreneur dans le cadre des 22,7% du chiffre d'affaire encaissé. Dans ce cas pour valider un ou plusieurs trimestres de retraite, il faudra déclarer un chiffre d'affaire minimum.

159. Il convient de préciser que les coursiers qui souhaitent bénéficier de ce régime micro fiscal / social doivent avoir un chiffre d'affaire inférieur à 33 200

⁸¹ Informations issues du site [<http://www.entreprises.cci-paris-idf.fr/web/reglementation/developpement-entreprise/droit-fiscal/regime-micro-entreprises>]

€ hors taxes par an⁸².

160. Cependant, cette comparaison entre le régime de micro-fiscal et social et le régime applicable à l'entreprise individuelle classique (EURL ou SASU) permet de justifier les propos de Blandine Gruau lorsqu'elle énonce que « *Ce système a finalement ouvert la boîte de Pandore – Travail dissimulé et concurrence déloyale – suscitant l'ire des commerçants et artisans astreint à un formalisme contraignant et lourd juridiquement* »⁸³.

Section 2. Quel cadre juridique pour les plateformes numériques ?

161. Le transport est une profession réglementée. Cependant, aujourd'hui, le phénomène de numérisation prend de plus en plus d'ampleur et fait apparaître de nouveaux acteurs. Ces derniers ne sont, pour le moment, pas pris en compte dans la réglementation en vigueur. Comment sont donc qualifiées juridiquement ces plateformes numériques et s'inscrivent-elles dans un régime juridique spécifique ? (1). Agissant comme intermédiaire de transport, ne serait-il pas judicieux de les qualifier de commissionnaire de transport ? (2)

1 – Qualification et régime juridique des plateformes numériques

162. La notion de plateforme est large et peut englober – A titre d'exemple et pour n'en citer que quelques-uns - les réseaux sociaux (exemple : Facebook), les moteurs de recherche (exemple : Google), les plateformes de mise en relation (exemple : Stuart), les sites collaboratifs (exemple : Blablacar), les plateformes de mises aux enchères (exemple : Ebay) ...

163. L'absence d'une définition légale de ces plateformes conduit à une absence de régime juridique clairement applicable. En effet, comment réussir à imposer un régime juridique unique à des acteurs aussi divers ? Pour autant, la prise en compte de ces acteurs constitue un enjeu fondamental puisqu'ils représentent une part non négligeable de l'économie numérique.

⁸² RSI, « Guide micro entrepreneur », *Edition Caisse nationale du RSI*, 2017, p.5

⁸³ B. GRUAU, « Dans le collimateur – Auto-entrepreneur », *Bulletin des Transports et de la Logistique*, n°3474, 2013

164. Plusieurs Institutions et notamment Le Conseil National du Numérique et le Conseil d'Etat ont dès 2014 réfléchi à une définition de ces plateformes, sans que cela n'aboutisse réellement.

165. La loi Macron du 6 Août 2015 est venue prendre en compte par le biais de l'article L111-5-1 du Code de la Consommation⁸⁴ – aujourd'hui abrogé – la spécificité des plateformes de mise en relation. Ces dernières sont soumises à une obligation d'information renforcée en comparaison des autres plateformes en ligne. Cependant, ce nouvel article n'a pas permis d'obtenir de qualification précises de celles-ci.

166. Ce n'est que très récemment, avec la promulgation de la loi pour une République Numérique, que les opérateurs des plateformes en ligne ont été définis. Il s'agit de « *toute personne physique ou morale proposant, à titre professionnel, de manière rémunérée ou non, un service de communication au public en ligne reposant sur :*

« *1° Le classement ou le référencement, au moyen d'algorithmes informatiques, de contenus, de biens ou de services proposés ou mis en ligne par des tiers ;*
« *2° Ou la mise en relation de plusieurs parties en vue de la vente d'un bien, de la fourniture d'un service ou de l'échange ou du partage d'un contenu, d'un bien ou d'un service* »⁸⁵.

167. Cette définition étendue prend en considération la majorité des plateformes en lignes. Pour celles tel que Stuart ou deliver.ee, elles correspondent à la deuxième catégorie d'opérateur défini.

168. Cet article crée des obligations pour ces dernières. Elles sont désormais tenues de délivrer une « information loyale, claire et transparente » au consommateur sur plusieurs points : Les modalités de référencement, les droits fiscaux et sociaux des parties etc.

169. En outre, depuis une loi du 8 Août 2016, il existe une responsabilité sociale – concernant principalement les accidents du travail et la formation professionnelle - pour certaines plateformes. Sont concernées, celle qui « *détermine les caractéristiques de la prestation de service fournie (...) et fixe son prix* »⁸⁶.

⁸⁴ C. Consommation, art. L111-5-1

⁸⁵ Loi n° 2016-1321 du 7 octobre 2016 pour une République numérique, art. 49 Article 49

⁸⁶ LOI n°2016-1088 du 8 août 2016 relative au travail, à la modernisation du dialogue social et à la sécurisation des parcours professionnels, art. 60

Il est indéniable que les plateformes de mise en relation sont concernées par cette responsabilité.

170. Progressivement, il est donc possible de voir se dessiner les contours d'un régime juridique pour les plateformes numériques et notamment celles de mise en relation. Cependant ce cadre juridique est-il adapté pour celles qui permettent de mettre en place une relation triangulaire entre client / plateforme et travailleur indépendant dans le secteur du transport ?

2 – Plateforme et commissionnaire de transport

171. En France, il existe deux formes juridiques d'intermédiaire de transport :

- Les commissionnaires de transport qui sont définis par l'article L1411-1 du Code des Transports comme « *Les personnes qui organisent et font exécuter sous leur responsabilité et en leur nom propre, un transport de marchandises selon les modes de leur choix pour le compte d'un commettant* »⁸⁷,
- Et les auxiliaires de transport, définis par ce même article, comme « *Les personnes qui concourent à l'opération de transport sans toutefois l'exécuter, ni fournir les moyens d'exécution* »⁸⁸.

172. Selon la qualification retenue, l'intermédiaire de transport n'aura pas les mêmes obligations. A titre d'exemple, le commissionnaire est tenu d'être inscrit sur le registre des commissionnaires de transport et donc de satisfaire à des conditions d'honorabilité et de capacité professionnelle. Les auxiliaires de transport exercent quant à eux une profession qui n'est pas réglementée. Le régime juridique applicable aux commissionnaires et aux auxiliaires de transport n'est donc pas le même non plus. Depuis 2013, les commissionnaires ne sont plus soumis aux droits communs des contrats mais à un Contrat-Type Commission de Transport.

173. Aujourd'hui, la question de savoir si la plateforme de mise en relation exerce une activité de commissionnaire ou d'auxiliaire de transport n'est pas tranchée. C'est d'ailleurs sur ce point que ce sont opposés le SNTL et la plateforme GoGo RunRun.

⁸⁷ C. Transport, art. L1411-1

⁸⁸ Idem

174. En effet, le SNTL, qui a assigné en référé la plateforme GoGo RunRun⁸⁹ estime que cette dernière remplit tous les critères permettant de qualifier cette société de commissionnaire de transport. Pour justifier cette prise de position, le SNTL avance trois arguments :

- Tout d’abord, le choix du transporteur est fait de manière libre par la plateforme, qui ne donne jamais d’indication à ce sujet au donneur d’ordre. Elle peut d’ailleurs décider librement de ne plus recourir au service d’un des coursiers inscrits,
- Ensuite ce n’est pas le transporteur qui facture la prestation mais la plateforme. Le donneur d’ordre lui paie la course, et après s’être prélevé une commission forfaitaire, elle reverse la rémunération au coursier,
- Enfin, la plateforme gère les réclamations et les éventuelles indemnités.

175. A contrario, la société GoGo RunRun se définit comme un auxiliaire de transport et rejette la qualification de commissionnaire de transport en se basant sur :

- L’absence de lien contractuel avec le coursier et le donneur d’ordre,
- L’absence de choix effectué de sa part quant aux coursiers, aux points de départ et d’arrivée, à l’itinéraire suivi, aux conditions d’enlèvement et de remise,
- Le fait qu’elle ne facture pas en son nom et pour son compte l’opération de transport mais pour ceux du coursier.

176. Après étude de ces différents éléments de fait, le TGI de Paris statuant en référé n’a pas adopté un positionnement clair, se justifiant ainsi : « *De ces éléments découle une impossibilité de qualifier l’activité de GoGo RunRun, qui ne s’insère de manière évidente dans aucune des catégories professionnelles proposées* »⁹⁰.

177. A ce jour, la requalification des plateformes opérant de manière similaire à la société GoGo Run Run n’est donc pas possible. Le statut de commissionnaire de transport est une spécificité française. Il n’est donc pas possible de se baser sur une décision rendue par une juridiction étrangère pour le même cas d’espèce. Mais de cette décision découle la constatation suivante : Le régime

⁸⁹ TGI PARIS, Ordonnance de référé, 12 Mai 2007

⁹⁰ *Ibidem*