

Pour une stratégie collective de lutte contre l'uberisation

Je vais vous expliquer comment nous avons pu créer une action collective d'ampleur contre une multinationale comme Uber en l'absence d'outil juridique adapté à l'instar de la class action, non transposée en France au droit du travail.

Il faut revenir à l'origine de cette action. Comment tout a commencé. Tout n'a pas débuté par Uber, mais par une autre catégorie de travailleurs précaires : les salariés des contrats à l'heure. En France, il s'agissait principalement des animateurs commerciaux. Des sociétés visaient principalement dans leur recrutement une catégorie de salariés n'ayant pas accès au marché du travail classique. Il s'agissait des salariés issus des banlieues, victimes de discrimination à l'embauche. Embauchés par ces sociétés ayant pour objet l'animation commerciale, ils étaient mis à disposition de grandes entreprises, particulièrement dans le secteur d'activité de la téléphonie, par exemple pour la vente de téléphones portables, ces employeurs se comportant comme des entreprises d'intérim sans aucunement en respecter la législation.

J'ai défendu cette clientèle avec un certain succès en mettant en oeuvre une stratégie qui s'est révélée en définitive payante et ayant consisté à rassembler des dossiers individuels contre une même société avec plusieurs vagues successives et au départ, un dossier pilote pour tester la réaction des juges et connaître l'argumentation des parties adverses.

J'adaptais ainsi mes demandes et mon argumentaire au fil des décisions.

Cette stratégie a permis en quelques années la disparition de ce type de contrats précaires et aujourd'hui à l'embauche en direct et en contrat à durée interminée d'une partie de ces salariés.

En 2014, la multinationale Uber arrive en France avec une politique commerciale très agressive, la firme américaine ayant un besoin très important de chauffeurs rapidement disponibles pour bouleverser le marché du transport individuel de personnes et imposer son monopole.

Cette plateforme va donc particulièrement s'intéresser à cette même catégorie de salariés précaires et discriminés sur le marché du travail.

Ce sont dans ces circonstances qu'un ancien animateur commercial que j'avais défendu à l'époque me consulte en 2017 sur son contrat de partenariat Uber. Il venait de s'endetter pour acheter son véhicule haut de gamme imposé par la plateforme et de se faire déconnecter par la société Uber, sans sommation suite à une réclamation d'un client.

Très rapidement, au regard des contraintes qu'il me décrit je comprends que sous couvert d'une activité d'entrepreneur individuel indépendant, il s'agit en réalité de salariat déguisé avec non pas seulement une dépendance économique évidente mais encore et de manière certaine un lien de subordination juridique qui reste le seul et unique régime de reconnaissance de l'existence d'un contrat de travail en droit français, peu important la qualification que les parties ont donné à leur relation contractuelle.

Il sera mon premier dossier test. Qui dit dossier test, dit entière responsabilité du cabinet qui va assumer l'essentiel des coûts avancés de la procédure et bien évidemment les risques afférents.

Je perds lamentablement cette affaire en première instance et en appel. Les juges ne comprennent pas les enjeux de l'ubérisation et notre justice prud'homme, composée en première instance de manière paritaire de représentants des salariés et de représentants des employeurs, a du mal à appréhender ces salariés non syndiqués, qui se veulent, et parfois revendiquent d'être indépendants mais qui sont en réalité subordonnés économiquement et surtout juridiquement à la plateforme.

Un pourvoi devant la Cour de Cassation est effectué aux frais avancés par notre cabinet.

Je décide en parallèle de changer de stratégie, convaincu que la constitution d'un collectif de fait puisque l'action collective nous est fermée en droit français, permettra de faire comprendre à notre justice prud'homale les enjeux de l'ubérisation. Ce collectif permettra également de résoudre les problèmes de preuve et de se servir des anomalies de certains dossiers pour alimenter d'autres plus faibles sur le plan probatoire.

Il faut cependant faire émerger ce collectif.

A Lyon, les chauffeurs Uber ont créé une association : l'ACIL qui a pour objet la défense des intérêts des chauffeurs.

C'est cette association qui nous sollicitera au départ pour des déconnexions intempestives de comptes de chauffeurs par l'application Uber.

Il faut alors convaincre ces chauffeurs pour qu'ils réalisent que derrière ces déconnexions, c'est bien leur statut qui pose problème. Ils se croient indépendants mais dans les faits, ils sont salariés dépendants juridiquement de la plateforme.

UBER va en définitive nous faciliter la tâche. Devant le succès de l'application dans les grandes villes en France et le nombre de chauffeurs recrutés en quelques années, l'application décide de baisser le prix de la course et d'augmenter parallèlement sa commission sur chaque trajet. Certains chauffeurs voient leurs revenus diminuer sensiblement. Ils ne peuvent plus faire face à leurs charges et sont contraints d'augmenter significativement leur amplitude de travail. Une très grande colère naît contre Uber.

Nous organisons dans ce contexte une première réunion collective avec les chauffeurs pour expliquer notre proposition d'action.

Il est alors décidé, pour avoir le plus grand nombre de participants, de pratiquer des honoraires provisionnels relativement bas, afin que le coût de la procédure ne dissuade pas les volontaires, le cabinet profitant également d'une certaine

économie d'échelle pour l'élaboration des conclusions, compte tenu des nombreuses similarités entre les litiges individuels.

Nous réunissons en quelques semaines plus de 139 dossiers. Ils seront au final au gré des différentes instances près de 400 chauffeurs.

Durant plus de 3 semaines avec mon équipe, nous travaillons exclusivement à la préparation des requêtes qui seront déposées au conseil de prud'hommes.

Nous décidons de saisir le conseil de prud'hommes de Lyon. Nous aurions pu engager les actions à Paris mais je crois à une appréhension différente de l'ubérisation au niveau local avec un milieu universitaire (IETL de l'Université Lyon 2, institut universitaire spécialisé en droit du travail) et syndical très critique envers l'ubérisation.

Il ne faut pas non plus ignorer les contraintes matérielles qu'une telle affaire génèrent pour un petit cabinet et il est évidemment plus confortable que la juridiction saisie soit à proximité.

Nous décidons également de médiatiser le dépôt des requêtes devant le conseil de prud'hommes (cortège de VTC jusqu'au conseil de prud'hommes générant un embouteillage dans la ville avec force utilisation du klaxon) A l'arrivée, les médias locaux sont présents et couvrent l'évènement.

La procédure est lancée en juillet 2020. UBER, avec ses dizaines d'avocats issus d'un des plus grands cabinets parisiens, déroulent une stratégie systématique d'obstruction et de dissuasion : demandes de renvoi de dernière minute, conclusions et pièces adressées dans la nuit (3 heures du matin !) la veille de l'audience avec des fichiers impossibles à ouvrir, menaces de déconnexion de l'application pour les chauffeurs ayant participé à l'action, demandes reconventionnelles de plusieurs dizaines de milliers d'euros à l'encontre des plaignants....

On tient bon. Surtout, nous développons une argumentation différente visant à contrer leur principal argument, qui consiste à soutenir que les chauffeurs Uber ne peuvent pas être salariés car ils sont libres de se connecter ou non à l'application et partant libres de travailler ou non...

Or, nous allons considérer qu'Uber comme le fait une société d'intérim met à disposition d'un client un chauffeur VTC et partant, qu'à chaque nouvelle acceptation de course de la part du chauffeur un contrat de 'mission' à durée déterminée est conclu avec la plateforme comme pour un intérimaire qui serait mis à disposition d'une société cliente par le biais d'un contrat de mission. A chaque connexion, le chauffeur rentre dans une relation de travail subordonnée à durée déterminée. Cette relation de travail n'est alors pas appréhendée comme une relation de travail globale mais comme une succession de contrats de 'mission' et ce, à chaque fois que le chauffeur se connecte et accepte une course.

Le jour de la plaidoirie : un jour bien sûr exceptionnel et inoubliable dans la carrière d'un avocat, 139 chauffeurs et leurs proches, le tribunal est privatisé pour l'occasion, cortège des chauffeurs bloquant les rues de Lyon, les médias locaux couvrent l'évènement (bien entendu, le fait que les chauffeurs puissent utiliser leur véhicule pour bloquer ou ralentir la circulation a été décisif et nous n'aurions pas pu faire la même chose avec des livreurs à vélos qui sont soumis au même statut abusif de prétendus travailleurs indépendants ...).

Le moment de la plaidoirie : j'ai fait le choix de faire participer tout le personnel du cabinet. C'est avant tout un travail d'équipe. Mon assistante Laurence est dans la salle, mon collaborateur Frantz Koskas, mon associé, Yann Barrier et moi-même nous nous partagerons la plaidoirie. Je dois parler du contexte politique, social et juridique en introduction, mon associé doit décrire avec précisions le fonctionnement de la plateforme et notre collaborateur détailler les demandes des chauffeurs.

Mais le jour J rien ne se déroule comme prévu... J'attrape ce qui se révélera être ensuite la covid 19 la veille de l'audience. Le matin, impossible de me lever, je ne tiens pas sur mes jambes. 39 de fièvre, mal de tête ... les pires conditions. J'arrive tant bien que mal au tribunal.

Impossible cependant de demander le renvoi...

En face, la société UBER fait le choix d'un seul avocat : un associé d'un grand cabinet parisien. La collaboratrice qui avait manifestement préparé le dossier restera silencieuse sur le banc. L'avocat est accompagné de la présidente Europe d'Uber, qui n'est autre que la sœur du ministre du numérique en exercice dans le gouvernement Macron... Les Uber Files ont depuis mis en lumière les liens étroits d'intérêts entre le futur président de la République, Emmanuel Macron, alors ministre de l'économie et des finances et surtout la complaisance voire la protection dont bénéficiera ensuite la plateforme, qui à ma connaissance n'a à ce jour jamais été inquiétée comme cela fut le cas en Suisse sur l'absence de paiement de cotisations sociales à raison de l'emploi évident de travailleurs qui se révèlent être des salariés mais a encore bénéficié de plusieurs tentatives de régularisation juridique du statut de prétendus indépendants des chauffeurs, dont l'un a été bloqué par une censure du Conseil constitutionnel (décision n°2019-794 DC du 20 décembre 2019).

Dans notre plaidoirie, nous avons décidé ce qui a semble t-il été décisif de nous adresser aussi aux employeurs composant la juridiction de manière paritaire (2 représentants salariés / 2 représentants employeurs) en soulignant les effets néfastes de l'ubérisation pour les entreprises qui respectent la loi victimes de la concurrence déloyale de ces plateformes, de la perte de charges sociales devant être assumées par les autres employeurs et surtout, dans une période de pénurie de main d'œuvre, du détournement de dizaine de milliers de salariés qualifiés par ces plateformes numériques au détriment d'autres métiers en tension.

Le dossier est mis en délibéré à 6 mois. Le jour du jugement : nous sommes à l'audience mais les avocats d'Uber sont absents. C'est le coup de tonnerre. UBER est condamné à plus de 17 millions d'euros pour nos 139 chauffeurs. Il s'agit de jugements historiques. C'est l'euphorie ! En moins de 2 heures, la nouvelle fait le tour du monde. Nous sommes contactés par les agences de presse et des médias du monde entier. C'est la plus importante condamnation au monde d'Uber, entreprise symbole de l'ubérisation. Le PDG d'Uber sera même contraint de s'exprimer lors d'une interview particulièrement complaisante qu'il donnera dans les jours suivants à un hebdomadaire français, le JDD (journal du dimanche)...

Un autre aspect de cette décision nous réjouit particulièrement. En effet, le conseil de prud'hommes, qui a manifestement désormais bien compris les enjeux de

l'ubérisation, a ordonné la transmission du dossier au procureur de la République considérant que les sociétés Uber sont susceptibles d'avoir commis des infractions pénale au titre du travail dissimulé. Cependant, plus d'une année s'est écoulée et aucune poursuite de la plateforme n'a été annoncée dans le contexte français très spécifique où les Uber Files ont révélé les liens étroits de la multinationale avec le président actuel et certains membres de ses gouvernements successifs.

Les sociétés Uber ont bien évidemment fait appel de ces 139 jugements mais elles ont dû payer les premières condamnations revêtues de l'exécution provisoire (9 mois de salaire pour chaque chauffeur). En tous cas, le rapport de force à Lyon a changé au moins provisoirement et les chauffeurs ont repris un certain pouvoir sur l'application.

Cette action est aujourd'hui entre les mains d'une justice professionnelle qui n'a pour autant pas les moyens matériels pour faire face à une telle action 'collective'. La cour d'appel nous a d'ores et déjà poussé à la médiation et ne prévoit un nouveau procès qu'en 2026 !

Entretemps, après plus de 6 années de procédure, notre premier dossier test, perdu en première instance, puis en appel (d'ailleurs devant la cour d'appel de Lyon) est 'gagné' devant la Cour de cassation, qui casse la décision d'appel ayant refusé la reconnaissance d'un contrat de travail et l'affaire est renvoyée devant la cour d'appel de Grenoble, qui devra de nouveau se prononcer à ce titre. Notre client n'a toujours pas été indemnisé et notre cabinet a avancé plusieurs milliers d'euros de frais de procédure.

Vous l'aurez compris : nous avons gagné une belle bataille à Lyon contre cette multinationale Uber mais notre système judiciaire non adapté à ces actions collectives permet encore à ces plateformes de compter sur la lenteur et l'inexpérience de la justice pour installer non seulement son modèle économique mais pire encore ses exigences juridiques pour devenir incontournable avec la complicité passive voire active de nos décideurs politiques.