
Comment le droit du travail belge pourrait-il s'adapter face à une entreprise d'économie collaborative disruptive ? Analyse de cas : Uber

Auteur : Balthasar, Martin

Promoteur(s) : 1472

Faculté : Faculté des Sciences Sociales

Diplôme : Master en sciences du travail, à finalité approfondie

Année académique : 2016-2017

URI/URL : <http://hdl.handle.net/2268.2/3657>

Avertissement à l'attention des usagers :

Tous les documents placés en accès ouvert sur le site le site MatheO sont protégés par le droit d'auteur. Conformément aux principes énoncés par la "Budapest Open Access Initiative"(BOAI, 2002), l'utilisateur du site peut lire, télécharger, copier, transmettre, imprimer, chercher ou faire un lien vers le texte intégral de ces documents, les disséquer pour les indexer, s'en servir de données pour un logiciel, ou s'en servir à toute autre fin légale (ou prévue par la réglementation relative au droit d'auteur). Toute utilisation du document à des fins commerciales est strictement interdite.

Par ailleurs, l'utilisateur s'engage à respecter les droits moraux de l'auteur, principalement le droit à l'intégrité de l'oeuvre et le droit de paternité et ce dans toute utilisation que l'utilisateur entreprend. Ainsi, à titre d'exemple, lorsqu'il reproduira un document par extrait ou dans son intégralité, l'utilisateur citera de manière complète les sources telles que mentionnées ci-dessus. Toute utilisation non explicitement autorisée ci-avant (telle que par exemple, la modification du document ou son résumé) nécessite l'autorisation préalable et expresse des auteurs ou de leurs ayants droit.

NOM : BALTHASAR

Prénom : Martin

Matricule : s102939

Filière d'études : Master en Sciences du Travail, finalité approfondie

Mémoire

Comment le droit du travail belge pourrait-il s'adapter face à
une entreprise d'économie collaborative disruptive ?

Analyse de cas : Uber

Promoteur : Joël HUBIN

Lecteur : Sybille MERTENS

Lecteur : Julie GERARD

Remerciements

Arrivé au terme de la rédaction de ce mémoire, il m'est particulièrement agréable d'exprimer ma reconnaissance et mes remerciements à tous ceux qui, par leur enseignement, leur soutien et leurs conseils, m'ont aidé à sa réalisation.

Je voudrais tout d'abord adresser toute ma gratitude à mon promoteur, Monsieur Joël Hubin, pour sa disponibilité et surtout ses judicieux conseils qui ont contribué à alimenter ma réflexion.

Mes remerciements vont également à Madame Julie Gérard pour m'avoir guidé tout au long de ma recherche et à Madame Sybille Mertens d'avoir accepté d'être lectrice de ce mémoire.

Je souhaite également mentionner Antoine Prémont, Florence Balthasar, Sophie Clarenne ainsi que mes parents pour leur relecture attentive.

Ce mémoire est l'achèvement de mon Master en Sciences du travail à finalité approfondie et je tiens à remercier ma famille et mes amis pour leur soutien inestimable tout au long de ce parcours universitaire.

Table des matières

Introduction	5
1 ÉCONOMIE COLLABORATIVE, CONTOURS D'UN CONCEPT	7
1.1 Émergence et évolution de l'économie collaborative.....	7
1.2 Conceptualisation de l'économie collaborative	14
1.2.1 Définition.....	14
1.2.2 Typologie de l'économie collaborative.....	15
1.2.3 Tensions au sein du modèle	17
1.2.3.1 Généralités.....	17
1.2.3.2 Focus sur la tension marchand/non-marchand	18
1.2.4 Économie collaborative marchande et économie traditionnelle	20
2 MÉTHODOLOGIE.....	25
2.1 Phase exploratoire	25
2.2 Choix de l'objet	26
2.3 Approche qualitative	26
2.4 Analyse comparative	28
2.5 Approche analytique	28
2.6 Limites méthodologiques	30
3 ANALYSE DE CAS : UBER	31
3.1 Uber : acteur de l'économie collaborative	31
3.2 Uber : irruption au sein du cadre normatif bruxellois.....	34
3.2.1 Réglementation des services de taxis bruxellois	34
3.2.2 Réglementation d'Uber	36
3.2.3 Jurisprudences : procès UberPop Bruxelles	38
3.2.3.1 Historique juridique.....	38
3.2.3.2 Front commun sectoriel vs. politique régionale	39
3.2.3.3 Conséquences au niveau de la Région Bruxelles -Capitale.....	41
3.3 Uber face à un cadre normatif discordant dans différents États européens	42
3.3.1 Autorités compétentes en matière de services de taxis	42
3.3.2 Réglementation en matière d'octroi des licences	43
3.3.2.1 Belgique	43
3.3.2.2 Royaume-Uni	43
3.3.2.3 Allemagne	44
3.3.2.4 France	44
3.3.3 Uber : autorisation ou interdiction.....	45
3.3.3.1 Belgique	45
3.3.3.2 Royaume-Uni	46
3.3.3.3 Allemagne	47
3.3.3.4 France	47
3.4 Uber : risque pour le modèle salarial	49
3.4.1 Uber : « prestataire tiers-indépendant ».....	49
3.4.2 Analyse comparative au sein de quatre États européens	50
3.4.2.1 Belgique	50
3.4.2.2 Allemagne	52
3.4.2.3 Royaume-Uni	53
3.4.2.4 France	54
4 DISCUSSION.....	56
4.1 Uber : acteur « particulier » de l'économie collaborative.....	56
4.2 Adapter le cadre normatif	58

4.3	Vers une harmonisation	60
4.3.1	Cadre normatif discordant	60
4.3.2	Vers une ligne directrice européenne	61
4.4	Repenser le modèle salarial.....	63
4.4.1	Requalification en salarié	64
4.4.2	Création d'un statut intermédiaire.....	67
4.4.3	Création d'un droit commun de l'activité professionnelle.....	69
4.4.4	Recommandations au niveau européen.....	69
4.4.5	Positions des partenaires sociaux.....	70
5	CONCLUSION	73
6	BILIOGRAPHIE	76
7	ANNEXES	83

Introduction

L'économie collaborative offre de nouvelles et multiples opportunités. C'est un secteur dynamique en pleine évolution et sans aucun doute porteur de belles perspectives pour l'avenir. Ces pratiques ne sont pas récentes, mais elles bénéficient actuellement d'une croissance considérable grâce à une augmentation du nombre de plateformes numériques et d'acteurs tels qu'Uber. L'économie collaborative peut apparaître comme un nouveau système fondé sur des principes de solidarité et de coopération. Cependant, force est de constater qu'aujourd'hui, elle est de plus en plus en proie à des sociétés guidées par une logique capitaliste. Celles-ci s'imposent de manière disruptive face à un marché traditionnel fortement régulé, imposant une concurrence déloyale. Cela a poussé les professionnels reconnus à manifester leur mécontentement et à exiger des pouvoirs publics qu'ils se positionnent vis-à-vis de ces nouvelles entreprises. Ainsi, entre réaffirmation du droit en vigueur et adaptation du régime juridique, de nombreuses questions se posent sur le cadre légal à appliquer vis-à-vis de ces plateformes collaboratives.

De plus, cette évolution ne transforme pas seulement notre système économique, mais invite également à repenser le droit du travail. En effet, un nombre croissant de personnes relevant de l'économie collaborative ne bénéficient d'aucune protection. Aucun statut ne semble en mesure de rendre compte de leur situation et des enjeux auxquels ils doivent faire face. Ainsi, les pouvoirs publics doivent se mobiliser pour réguler ce nouveau marché et proposer aux nouveaux travailleurs des formes adaptées de protection en repensant le modèle salarial.

Ces différents constats nous mènent directement à notre question de recherche : *« Comment le droit du travail belge pourrait-il s'adapter face à une économie collaborative disruptive ? »* Il s'agit de s'engager dans une réflexion sur les éventuelles mutations du droit du travail afin de mieux encadrer les travailleurs relevant de cette économie collaborative et souvent exposés à la précarité. Nous avons choisi d'analyser le cas de la société Uber en raison de l'ampleur de son modèle qui a notamment suscité un nombre important de litiges, d'initiatives réglementaires et de divergences quant à son modèle.

Le présent travail est structuré en cinq parties. Dans la première partie, nous effectuerons une revue de la littérature afin de mettre en évidence l'émergence et l'évolution de l'économie collaborative et de mieux cerner les contours de ce concept. Nous y envisagerons la typologie ainsi que les tensions engendrées par le secteur marchand de l'économie collaborative.

Dans la seconde partie, nous détaillerons notre méthodologie qui se base sur une approche qualitative de type déductive.

Dans la troisième partie, nous analyserons le cas Uber. Afin de structurer notre propos, nous avons décortiqué notre question de départ en quatre axes :

- Dans le premier axe, nous allons tenter de définir au travers des principes qui régissent l'économie collaborative si Uber est bien un acteur de ce type d'économie, tout en mettant en évidence la problématique particulière liée à la rapidité de son implantation et à l'ampleur du phénomène.
- Dans le deuxième axe, nous envisagerons Uber comme un acteur disruptif au sein du marché existant en Belgique. Nous y comparerons la réglementation imposée aux services de taxis bruxellois à celle du service UberPop en insistant sur les aspects de concurrence déloyale. Nous présenterons l'historique juridique qui oppose ces deux services de transport, ceci afin de mettre en exergue la nécessité d'une intervention législative en Belgique ou du moins d'une adaptation du cadre normatif existant.
- Dans le troisième axe, nous mettrons en évidence qu'Uber est face à un cadre normatif discordant. Nous y décrirons, de manière comparée, le cadre juridique applicable dans différents États européens (Belgique, Allemagne, Royaume-Uni et France) en nous concentrant sur : le pouvoir compétent en matière de taxis, la réglementation en matière d'octroi de licence et l'acceptation ou non d'Uber sur leur territoire. Cette comparaison, certes non exhaustive, permettra la mise en avant d'un cadre normatif discordant qui en créant des « zones grises » profite à l'implantation d'acteurs disruptifs.
- Dans le quatrième axe, nous analyserons le modèle salarial. Pour ce faire, nous nous baserons sur une analyse comparative de quatre États européens afin de constater sous quel statut chacun des États reconnaît ces travailleurs et quelles sont les évolutions liées à cette question. Pour la Belgique, nous avons interrogé trois syndicats : FGTB, CSC et CGSLB afin de connaître leur avis sur la question du statut. Nous avons également interviewé un responsable *Partena Professional* et deux chauffeurs Uber à Paris.

Dans la quatrième partie, nous développerons notre discussion en conservant la même structure en quatre axes proposée dans la troisième partie. Nous proposerons quelques pistes de réformes en droit du travail pour encadrer les nouveaux enjeux liés à l'économie collaborative : une adaptation du cadre normatif existant ou du moins la nécessité d'une intervention législative, la mise en place d'un cadre normatif harmonieux pour réduire les « zones grises » et favoriser l'innovation et, enfin, la nécessité de repenser le modèle salarial.

Nous concluons en élargissant notre propos.

1 ÉCONOMIE COLLABORATIVE, CONTOURS D'UN CONCEPT

Nouveau paradigme ? Nouvelle solidarité ? L'économie collaborative s'invite dans notre société. Plusieurs auteurs ont entrepris de définir les contours de l'économie collaborative, par exemple Bauwens (2015), Botsman & Rogers (2011) ainsi que Borel, Massé & Demailly (2015). Les théories de ceux-ci seront particulièrement mobilisées dans le cadre de ce mémoire.

L'émergence de l'économie collaborative et sa définition sont des sujets délicats tant ils prêtent à confusion. Toutefois, une mise au point est nécessaire et c'est ce que nous allons entreprendre dans les points suivants.

1.1 Émergence et évolution de l'économie collaborative

Collaborer, partager, troquer, emprunter, autant de pratiques sous lesquelles se présente l'économie collaborative. L'ensemble de celles-ci semble particulièrement novateur dans notre société ; mais, en réalité, celles-ci existent depuis des siècles. En effet, le troc a toujours existé, le principe du partage a présidé les banalités¹ du Moyen Âge, les premières formes de microfinance (les tontines²) auraient vu le jour en Afrique au XVI^e siècle et les premières coopératives d'achat et de production sont apparues au XIX^e siècle (Djegham, 2015). À titre d'exemple plus local et dans la matière qui nous intéresse : il y a plusieurs années à Bruxelles, la boutique « Taxi stop » permettait de déposer des annonces pour offrir des sièges afin d'effectuer des trajets en voiture moyennant quelques francs par kilomètre³. Cet exemple révèle bien le caractère peu novateur des pratiques que l'on attribue aujourd'hui à l'économie collaborative.

Véritable précurseur de l'économie collaborative, le concept de « consommation collaborative » est proposé en 1978 par Felson et Spaeth et désignait « les événements dans lesquels une ou plusieurs personnes consomment des biens ou des services économiques dans un processus d'engagement dans des activités avec une ou plusieurs personnes » (cité

¹ Banalité : Droit du seigneur de contraindre tous les habitants de sa seigneurie à utiliser, moyennant une redevance en argent, l'équipement technique (four, moulin, ...) qu'il a réalisé à ses frais sur son domaine. URL: <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/banalit%C3%A9/7772> (consulté le 20 mars 2017)

² Tontine : Dans certaines communautés, notamment en Afrique et en Asie, c'est une coutume qui consiste à verser régulièrement une somme d'argent à un fonds que chaque donateur peut utiliser à tour de rôle.
URL: <http://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/tontine/78426> (consulté le 20 mars 2017)

³ Colloque du CDH bruxellois, 2016, *Quelle place pour l'« économie du partage » dans notre société ?*, CDH, Bruxelles.

par Decrop, 2017:34).

Ce terme sera redéfini par Botsman et Rogers en 2011 dans leur ouvrage intitulé *What's mine is yours : How collaborative consumption is changing the way we live*. Selon les deux auteurs, la consommation collaborative est « un modèle économique favorisant l'usage sur la possession et permettant d'optimiser les ressources via le partage, le troc, la revente, la location, le prêt ou le don de biens et services [...] Nous évoluons du "c'est à moi" au "ce qui est à moi est à toi", favorisant ainsi l'usage plutôt que la possession » (Botsman & Rogers, 2011:11). Ainsi, si l'on s'en tient aux travaux de ces deux chercheurs, leur définition plus globale considère la consommation collaborative comme un modèle économique qui aurait comme point de départ une préférence donnée à l'usage plutôt qu'à la propriété d'un bien.

Cependant, la consommation collaborative ne peut résumer à elle seule l'économie collaborative. En effet, cette dernière va s'étoffer avec trois autres secteurs ; à savoir la production collaborative, le financement collaboratif et la connaissance collaborative. L'économie collaborative se construit donc autour de ces quatre axes que nous développerons un peu plus loin (Botsman & Rogers, 2011).

Il convient, à présent, de s'attarder sur le contexte particulier dans lequel l'économie collaborative va se développer ainsi que sur les différents facteurs qui ont permis à celle-ci d'émerger. Face à un modèle capitaliste qui privilégie la propriété privée des moyens de production et du capital (Frère, 2009), l'économie collaborative semble être une alternative à un système arrivé à bout de souffle évoluant dans un contexte économique où le marché de l'emploi est marqué par la précarité ainsi que par une montée des inégalités (Isnard, 2015). Cette théorie fut également appuyée par Rifkin (2012) qui considérait les pratiques collaboratives comme une alternative socioéconomique à la crise du modèle de croissance industrielle classique (Massé, Borel & Demailly, 2015).

En outre, nous constatons une réelle aspiration citoyenne pour redonner du sens aux pratiques, tout en favorisant l'usage et le partage par rapport à la possession de bien (Isnard, 2015). Hetzel (2002) souligne également que l'individu s'est libéré des utopies collectives pour exprimer son individualité, notamment à travers ce qu'il possède, utilise ou consomme (cité par Decrop, 2008). Ceci conduit à une perception beaucoup plus active de l'activité économique, alimentée par une logique contributive (Proulx, Garcia & Heaton, 2014 ; Al-Ani & Stumpp, 2016). Dans cette perspective, *l'homo economicus* n'est plus un simple consommateur, mais davantage un producteur motivé par le partage plutôt que par des raisons purement économiques (Philippette & al., 2016).

Les pratiques collaboratives sont donc notamment guidées par une volonté de transformer profondément la société. Ainsi, depuis la fin des années 90, la proportion de

personnes préconisant un changement radical de société ne cesse de croître (Daudey & Hoibian, 2014). Cette augmentation est particulièrement marquée par une défiance envers les figures d'autorités traditionnelles de notre société instaurant de la sorte une crise de confiance envers les institutions (Daudey & Hoibian, 2014). « La perte de confiance envers l'institution est notamment liée au sentiment diffus que le système a du mal à se transformer » estime le sociologue François Dubet (cité par Legrand, 2016:3). De plus, pour Francou et Kaplan (2011:12), la confiance entre individus pourrait devenir un nouvel horizon pour une société en mutation : « Que nous dit ce phénomène de la confiance pair-à-pair ? Que la confiance a besoin de points d'appui : les référents traditionnels ayant failli, ou se montrant incapables de comprendre l'aspiration des individus à prendre en mains leur vie et leurs choix, ces derniers vont chercher ailleurs, dans l'échange avec d'autres individus qui leur ressemblent. En définitive, l'émergence de ces nouveaux espaces exprime un désir de confiance, qui trouve ici plutôt qu'ailleurs les moyens de s'exprimer. »

Néanmoins, face à une remise en cause des schémas traditionnels, ce type d'économie ne pourrait exister sans un certain nombre de facteurs indispensables à sa réalisation. Ainsi, différents facteurs vont favoriser l'émergence de ce nouveau modèle économique. Le premier d'entre eux est le progrès technologique du numérique et de l'internet qui a permis la création de plateformes digitales performantes et conviviales qui font interagir des millions d'utilisateurs de pays, de langues, d'intérêts et de valeurs diverses, dans un climat de confiance. Ce climat est rendu possible grâce à différentes modalités pratiques : les systèmes d'évaluation par les utilisateurs, la géolocalisation des biens et services ou encore l'interconnexion via les réseaux sociaux. Ces derniers stimulent la création de « communautés » liées par l'intérêt, voire l'enthousiasme de partager et de diffuser la plateforme sur laquelle la réputation de chacun est visible et devient une valeur en soi (Novel & Riot, 2012).

Le second facteur propice au développement de l'économie collaborative est le contexte économique de la fin des années 2000 ainsi que la crise financière de 2008 (Botsman & Rogers, 2011 ; Schor, 2014 ; Borel, Massé & Demailly, 2015). Le marasme économique engendré par les politiques d'austérité va, par exemple, diriger un grand nombre d'utilisateurs vers les nouvelles plateformes (Wathelet, 2015). En effet, la crise a engendré la nécessité pour les particuliers de réduire leurs dépenses et de trouver d'autres sources de revenus. L'économie collaborative permet l'un et l'autre (Botsman & Roger, 2011). Par ailleurs, diverses études ont été menées et toutes s'accordent pour affirmer que la motivation principale d'une partie des personnes qui pratiquent le collaboratif est avant tout financière.

Cette affirmation est notamment confirmée par 67% des répondants selon l'étude CREDOC⁴ (2014).

Le troisième facteur est l'impact écologique. En effet, les ressources naturelles diminuent d'année en année, entraînant des inquiétudes plus larges sur le changement climatique qui favorise l'envie de partager les biens pour produire moins (Djegham, 2015). Ainsi, une sensibilité accrue par rapport aux problèmes et défis environnementaux a poussé les particuliers à privilégier des solutions qui réduisent la consommation et les émissions de dioxyde de carbone (De Salle & al., 2016). L'économie collaborative serait donc vue comme une des réponses possibles à la crise écologique et environnementale (Massé, Borel & Demailly, 2015).

Le quatrième facteur est l'abondance et la surabondance matérielle dans laquelle vit une importante partie de la population occidentale et qui permet le succès des nouveaux modes de partage, location ou troc entre particuliers (Schor, 2014). Ceux-ci reposent sur le principe de l'exploitation des biens « inutilisés » (Masset & Luycks, 2014).

Le cinquième facteur est l'envie des citoyens de collaborer, ainsi qu'un besoin renforcé de liens sociaux (John, 2012). Ce serait donc un moyen de refonder le lien social, les solidarités collectives et la convivialité dans les sociétés occidentales en proie à la fragmentation et aux cloisonnements sociaux (Massé, Borel & Demailly, 2015). Il y a donc un désir de s'engager plus activement dans une « communauté » qui collabore à la création de nouveaux produits, services, systèmes plus vertueux que ceux qui sont proposés actuellement sur le marché (Wathelet, 2015). Cet engagement dans la société va également être influencé par l'activation de notre société. En d'autres termes, l'économie collaborative marque un tournant majeur qui crée une rupture avec la société industrielle et offre aux individus l'opportunité de jouer un rôle plus actif : ils peuvent être créateurs, collaborateurs, producteurs ou encore fournisseurs (Daudey & Hoibian, 2014). Nait alors un désir de placer l'individu au cœur de la société et de lui donner plus de place.

Cette approche nous a permis de comprendre que l'économie collaborative n'est finalement pas une idée neuve et que celle-ci ne fait que réactiver certaines pratiques antérieures (Djegham, 2015). La sociologue Juliet Schor (2014) note également que l'économie collaborative ne fait que remettre au goût du jour des pratiques ancestrales de partage. Cependant, l'apparition des nouvelles technologies s'impose comme l'aspect le plus novateur, offrant à l'économie collaborative un rayonnement d'activités sans précédent. En effet, s'il était déjà possible de louer sa résidence secondaire ou une chambre avant Airbnb et si les voitures avec chauffeur ont toujours côtoyé les taxis avant Uber, ces plateformes ont

⁴ CREDOC : Centre de recherche pour l'Etude et l'Observation des conditions de vie

donné l'occasion d'amplifier le phénomène. En effet, Airbnb donne désormais accès à plusieurs millions de chambres ou d'appartements et Uber a dans ses répertoires plusieurs centaines de milliers de personnes qui sont prêtes à louer leur service de chauffeur (Dang Nguyen, 2016).

En outre, on peut constater que la croissance des initiatives dites collaboratives a été extrêmement rapide. Quelques chiffres peuvent notamment illustrer cette croissance : en 2014, lorsque l'on prend en compte l'ensemble des activités collaboratives ou de partage, une étude de *vision critical & crowd company* démontre que le Royaume-Uni compte vingt-trois millions de « pratiquants d'économie collaborative » tandis que les États-Unis en comptent quatre-vingts millions. Le phénomène Airbnb permet une autre illustration : en 2013, plus de quatre millions d'hôtes ont utilisé ce service, fondé en 2008. En 2014, la plateforme, ne cessant de croître, surpasse la chaîne d'hôtels Hilton en nombre de chambres disponibles dans le monde (Owyang & al., 2014).

Mais, comme le souligne Degryse (2016), bien que l'économie collaborative se soit fortement développée au cours des dernières années, elle n'est pas encore arrivée au terme de sa croissance. Les deux figures pensées par Owyang⁵ et reprises ci-dessous démontrent bien que l'étendue de ce type d'économie et ses secteurs d'activités n'ont cessé de croître entre la version de la représentation de l'économie collaborative proposée en 2014 (figure 1) et celle de 2016 (figure 2). Cela nous permet de visualiser, de manière concrète, l'évolution et l'impact de l'économie collaborative dans la société actuelle.

⁵ Président et fondateur de *Crowd Companies* qui accompagne les entreprises dans leur entrée dans l'économie collaborative.



Figure 1 – Représentation en alvéoles de l'économie collaborative en 2014 (Source : Owyang, 2016)⁶

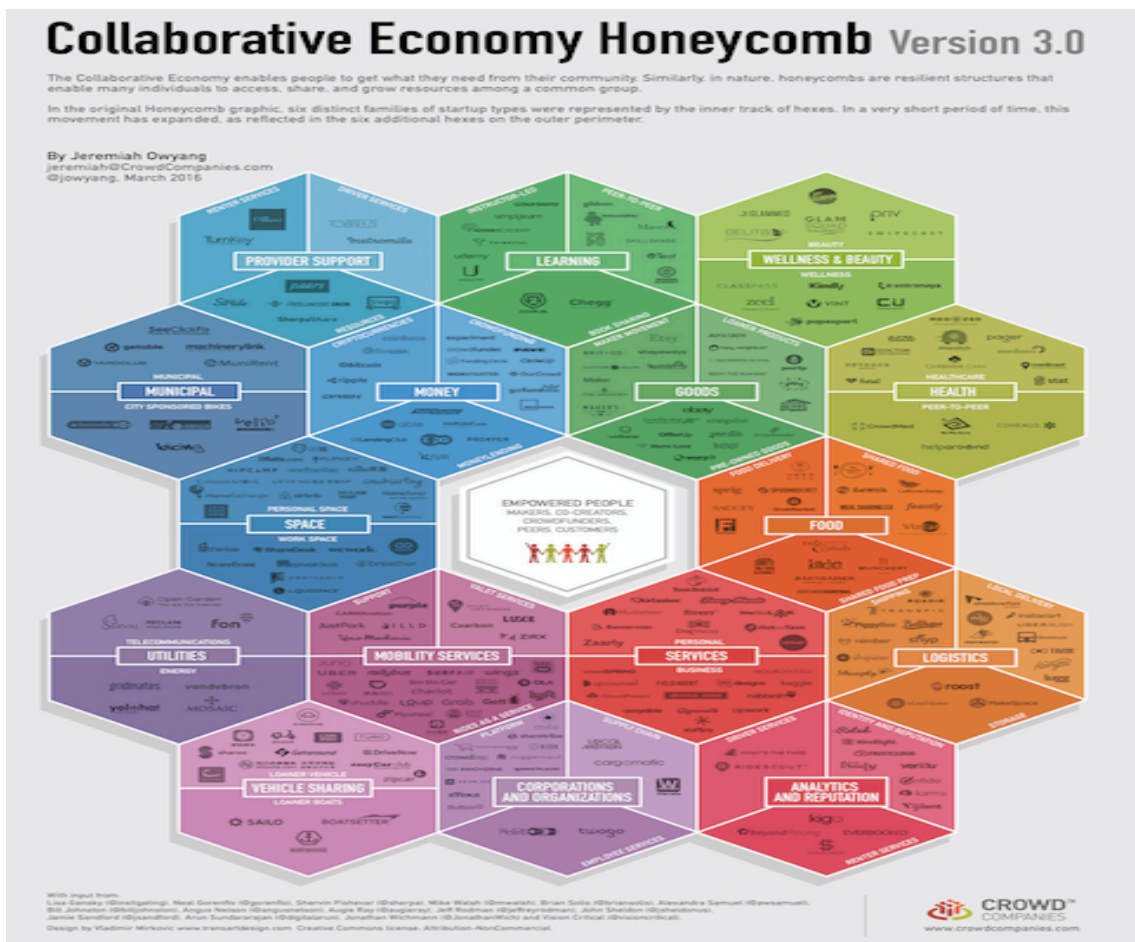


Figure 2 – Représentation en alvéoles de l'économie collaborative en 2016 (Source : Owyang, 2016)

⁶ OWYANG Jeremiah, 10 mars 2016, *Honeycomb 3.0 : The collaborative Economy market expansion*. URL : <http://www.web-strategist.com/blog/2016/03/10/honeycomb-3-0-the-collaborative-economy-market-expansion-sxsw/> (consulté le 28 mars 2017)

À ce jour, l'économie collaborative n'est pas à l'apogée de sa croissance. Le cabinet d'audit et de conseil PricewaterhouseCoopers (PwC) a mené une enquête quantitative dans l'optique d'étudier le potentiel de croissance des cinq domaines les plus emblématiques et prometteurs de ce nouveau modèle économique : l'hébergement, le partage de véhicule, le prêt *peer-to-peer* et le financement participatif, le recrutement en ligne ainsi que le partage de fichiers audiovisuels. La compagnie estime ainsi que ces secteurs-clés généreront un chiffre d'affaire de 335 milliards de dollars en 2025, contre 15 milliards de dollars en 2014, soit une hausse de 2100% en l'espace d'une décennie (PwC, 2015).

Une évolution est en marche à tel point que les premiers acteurs collaboratifs misant plutôt sur des échanges bienveillants et souvent bénévoles cèdent de plus en plus leur place à des *start-ups* surpuissantes qui font tourner la tête des investisseurs, comme Uber ou Airbnb (Courtois, 2015). Ainsi, l'économie collaborative semble de plus en plus guidée par des principes capitalistes qui en font oublier ses valeurs initiales. Dans le chapitre suivant, nous allons centrer notre raisonnement théorique sur l'économie collaborative guidée par ce type de logique.

1.2 Conceptualisation de l'économie collaborative

Dans la première partie de ce chapitre, nous tenterons de cerner les contours de l'économie collaborative. Cette conceptualisation est une phase primordiale pour la mise en place d'une régulation (Djegham, 2015). Ensuite, les points deux et trois seront consacrés à la typologie et aux tensions de l'économie collaborative. Enfin, l'économie collaborative guidée par une logique capitaliste sera plus particulièrement développée. Nous en relèverons les impacts et les dérives liés au monde du travail.

1.2.1 Définition

À ce jour, l'économie collaborative ne fait pas encore l'objet d'un courant de littérature bien défini car il s'agit d'un objet d'étude émergent dans les sciences sociales. Il prend donc racine à la frontière de plusieurs champs théoriques qui contribuent à le porter et à le penser (Dang Nguyen, 2016). Ainsi, alors que la littérature scientifique ne cesse de multiplier les sources sur l'économie collaborative, il faut se rendre à l'évidence qu'il n'existe pas de définition universelle et commune.

Rachel Botsman (2013) résume bien ce flou autour de la définition lorsqu'elle écrit : « *Sharing economy lacks a shared definition* »⁷. Celle-ci va cependant la définir comme un système économique qui dégage de la valeur d'actifs sous-utilisés par la mise en relation de leurs propriétaires qui en ont besoin, en contournant les intermédiaires traditionnels⁸. L'idée centrale de l'économie collaborative est donc de repenser l'usage des biens et des services, et ce, à travers des pratiques et un modèle économique organisés en réseaux ou communautés d'utilisateurs, généralement à travers une plateforme.

PricewaterhouseCoopers (2015), cabinet d'audit et de conseil, souligne que l'économie collaborative permet aux individus et aux groupes de percevoir une rémunération à partir d'actifs sous-utilisés. Ainsi les actifs physiques sont partagés comme les services. Cette définition souligne que l'économie collaborative est une économie qui réalise des profits grâce à la marchandisation de l'usage plutôt qu'à celle de la propriété.

Notre propos ne vise pas à faire une revue exhaustive de la littérature sur les différentes définitions de l'économie collaborative (ce travail fût notamment réalisé en 2014 par Adam

⁷ BOTSMAN Rachel, 21 novembre 2013, *The sharing economy lacks a shared definition*.

URL: <http://rachelbotsman.com/work/the-sharing-economy-lacks-a-shared-definition-fastco-exist/> (consulté le 25 février 2017)

⁸ BOTSMAN Rachel, 27 mai 2015, *defining the shared economy : what is collaborative consumption and what isn't ?* URL: <https://www.fastcompany.com/3046119/defining-the-sharing-economy-what-is-collaborative-consumption-and-what-isnt> (consulté le 25 février 2017)

Parsons⁹), mais de retenir une définition récente et pertinente faisant autorité auprès des États sur lesquels portera notre analyse comparative. La définition retenue est celle de la Commission européenne (2016:3) pour laquelle l'économie collaborative « *refers to business models where activities are facilitated by collaborative platforms that create an open marketplace for the temporary usage of goods or services often provided by private individuals* »¹⁰.

1.2.2 Typologie de l'économie collaborative

L'économie collaborative recouvre quatre secteurs : la consommation, la production, la finance et la connaissance (Botsman & Rogers, 2011 ; De Salle & al., 2016). Cette typologie fait autorité depuis plusieurs années. Le même panorama fut également explicité par Decrop (2014) et Luyckx (2015).

- **La consommation collaborative** est un modèle où l'usage prédomine sur la propriété d'un bien ou d'un service. Il permet d'optimiser les ressources à travers le partage, le troc, la revente, la location, le prêt ou le don de biens et services entre particuliers. Ce type de consommation inclut notamment le secteur des transports collaboratifs, dont Uber fait partie.
- **La production collaborative** désigne des mouvements qui s'appuient sur les outils, les espaces (*coworking*) et les communautés. C'est tout un secteur dans lequel l'outil de production dans tous ses aspects est revu. C'est le domaine de ce que l'on appelle les *makers* (Luyckx, 2015). Le *Repair café*¹¹ en est un bon exemple.
- **La finance collaborative** regroupe des pratiques telles que le financement participatif, les prêts entre particuliers ainsi que les monnaies locales et complémentaires. Ces pratiques permettent la circulation des capitaux entre les individus et notamment de financer des projets créatifs, sociaux et entrepreneuriaux, à l'instar du *crowdfunding*.
- **La connaissance collaborative** permet à tout un chacun d'utiliser ou de concevoir librement des contenus, comme *Wikipédia*.

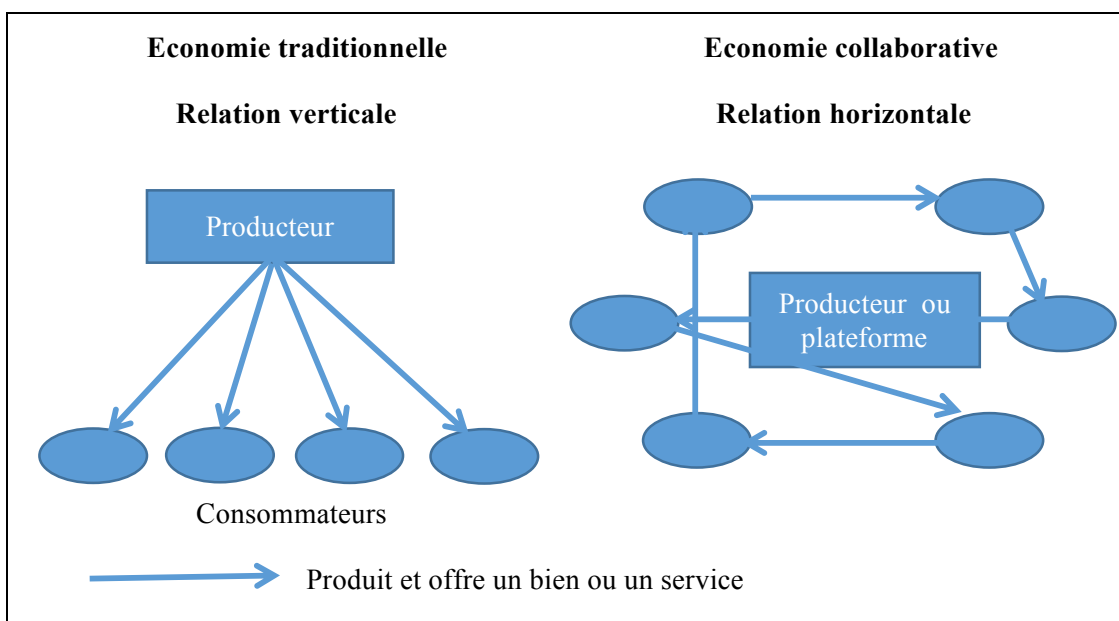
⁹ PARSON Adam, 21 janvier 2014, *The sharing economy : a short introduction to its political evaluation*, Share World's Ressources, Londres. URL: <http://www.sharing.org/information-centre/articles/sharing-economy-short-introduction-its-political-evolution> (consulté le 03 mars 2017)

¹⁰ Notre traduction : l'économie collaborative désigne des modèles économiques où des activités sont facilitées par des plateformes collaboratives qui créent un marché ouvert pour l'utilisation temporaire de biens et de services souvent produits ou fournis par des personnes privées.

¹¹ Réparer ensemble c'est l'idée des *repair cafés* dont l'entrée est ouverte à tous. On y apporte des objets en mauvais état que l'on a chez soi et on se met à l'ouvrage avec des gens du métier.

La présentation en quatre grands secteurs a la force de la simplicité et l'avantage d'encourager des acteurs très différents à se rassembler, qu'ils soient citoyens, inventeurs, entrepreneurs, investisseurs, provenant de *startups* ou d'entreprises plus classiques (Wathelet, 2015). On se trouve donc face à une grande multiplicité d'acteurs, mais également de projets, ces derniers pouvant être virtuels (plateforme mettant en relation utilisateurs et consommateurs) ou concrets (Luyckx, 2015).

Malgré cette grande diversité, des points communs peuvent être mis en évidence entre les différentes formes d'économie collaborative. Le premier est que celles-ci s'inscrivent dans un **principe d'horizontalité pair-à-pair**, qui représente un des points centraux des pratiques collaboratives (Bauwens, 2012 ; Francou & Kaplan, 2011). L'ensemble des modèles collaboratifs remet en cause la relation verticale classique de l'économie traditionnelle et promeut une organisation d'échange horizontale entre les usagers (Daudey & Hoibian, 2014). Ces derniers peuvent agir soit en tant que producteur, soit en tant que consommateur. Ainsi, les acteurs de l'économie collaborative ont fait leur la culture horizontale et les lignes entre producteurs et consommateurs se troublent, au point que Rifkin parle de « prossommateur » pour rendre compte que les individus peuvent être à la fois producteur et consommateur (Vallat, 2015).



Le second point commun est la **mutualisation des ressources inexploitées**. Ainsi, les pratiques collaboratives s'inscrivent souvent dans le passage de la propriété à l'usage. L'enjeu n'est plus de posséder un bien propre, mais de pouvoir s'en servir et en disposer quand on en a besoin (Delvaux & al., 2015).

Le troisième point commun est **la confiance**, jugée capitale dans ce type de relation. Comme l'affirme Rachel Botsman¹² : « la monnaie de la nouvelle économie, c'est la confiance ». Ainsi, elle considère que les personnes ont besoin de capital confiance pour utiliser telle plateforme et pour rentrer en contact avec les utilisateurs (De Salle & al., 2016). Cette confiance sera garantie par la plateforme, sur base de la réputation de l'individu qui sera établie à partir de notes, d'évaluations et de commentaires des autres membres (Daudey & Hoibian, 2014).

Finalement, il est nécessaire d'avoir une **masse critique d'utilisateurs**. En effet, pour que l'économie collaborative subsiste, il faut un nombre suffisant d'acteurs (De Salle & al., 2016).

1.2.3 Tensions au sein du modèle

Si l'on a pu faire émerger des principes communs aux pratiques regroupées derrière le concept d'économie collaborative, il faut aussi insister sur les tensions auxquelles ce champ est confronté.

1.2.3.1 Généralités

Comme le notent la sociologue Juliet Schor ainsi que Koen Frenken, professeur en Innovation à l'Université d'Utrecht (2017), l'économie collaborative a rapidement vu sa vocation originelle étendue avec l'arrivée de *start-up* mondiales. Ainsi, elle fait face, aujourd'hui, à une multitude de pratiques en tension qui l'éloigne de l'idéal auquel elle aspirait.

Trois tensions principales sont présentées par Borel, Massé et Demailly (2015). Elles peuvent être expliquées comme suit :

- *Désintermédiation vs. ré-intermédiation* : on assiste dans l'économie collaborative à une vague de désintermédiation par la mise en relation horizontale des particuliers et par la mise en place de circuits courts (mise en relation directe entre les producteurs et les consommateurs). Cependant, on voit également apparaître une forme de ré-intermédiation à travers la plateforme qui fait le lien entre les utilisateurs et qui se rémunère sur base des transactions ;

¹² BOTSMAN Rachel, juin 2012, *La monnaie de la nouvelle économie est la confiance*, conférence officielle TED (technology Entertainment and Design)
URL: https://www.ted.com/talks/rachel_botsman_the_currency_of_the_new_economy_is_trust?source=googleplus&language=fr (consulté le 03 juin 2017)

- *Local vs. global* : certaines initiatives trouvent un ancrage très local avec la mise en relation des personnes d'un même quartier, d'autres ont au contraire un ancrage très global en se mondialisant ;
- *Marchand vs. non-marchand* : l'économie collaborative se compose d'initiatives ayant une finalité à la fois marchande et non marchande. L'ensemble de celles-ci fait donc face à une tension entre deux logiques : l'une de profit et de marchandisation, l'autre animée par les valeurs sociales et environnementales. Comme le souligne l'économiste Damien Demailly : « On est entre le militantisme réunissant des gens désintéressés, soucieux du bien commun, désireux de renouer du lien social, et le capitalisme avec une vision marchande, voire ultralibérale, dont l'objectif premier est la recherche maximale de profit » (Cité par Mandel, 2016:4).

Dans le point suivant, nous allons développer plus particulièrement cette dernière tension.

1.2.3.2 Focus sur la tension marchand/non-marchand

Comme le souligne Belk (2014), le partage se fait pour diverses raisons que ce soit par courtoisie ou gentillesse, tout comme on peut partager pour des raisons économiques. Il faut donc distinguer le partage en tant que don, sans recherche de profit et le partage comme forme marchande. En effet, malgré les diverses caractéristiques communes à l'économie collaborative exposées précédemment, Wikipédia et Uber n'ont pas la même finalité. Alors que Wikipédia a privilégié une approche non-lucrative, Uber a, quant à lui, favorisé une approche marchande pour laquelle le profit passe avant le service rendu (Hassan, 2015)¹³.

Dès lors, nous pouvons constater que les initiatives marchandes sont essentiellement dans une recherche de profits relevant d'attitudes capitalistes tandis que les initiatives non marchandes s'inscrivent dans une dynamique sociale et solidaire. Ces deux finalités de l'économie collaborative sous-tendent donc deux logiques économiques diamétralement opposées (Hassan, 2015)¹⁴.

Lisa Isnard (2015) a une vision différente et déclare qu'il y a bien deux grandes familles d'initiatives (marchand/non-marchand), mais que les projets mis en place par l'économie collaborative créent un continuum entre ces deux pôles sans pour autant créer de dichotomie entre ceux-ci. À titre d'exemple, un chauffeur Uber peut avoir un objectif se situant entre les deux intentions suivantes : le souci de collaboration en mettant à disposition une part de son

¹³ HASSAN Nabil Sheikh, 16 février 2015, *L'économie collaborative : un modèle pour demain ?* Centrale nationale des employés, Bruxelles. URL: <https://cne.csc-en-ligne.be/cne-gnc/actu/Filinfo/16-02-05EconomieCollaborative.html> (consulté le 06 juin 2017)

¹⁴ HASSAN Nabil Sheikh, 2015, *ibid*

temps au service d'autrui et la volonté de s'enrichir à travers la plateforme. On s'installerait donc dans une sorte de continuum situant la réalité au centre, entre ces deux pôles. En résumé, l'auteure considère que même s'il est possible d'effectuer une dichotomie entre ces deux types d'initiatives, marchand/non-marchand, certaines peuvent être situées dans un espace intermédiaire, central.

Dans le cadre de ce mémoire, nous allons effectuer une comparaison, prise au sens strict, entre l'économie collaborative marchande et non-marchande. Cependant, il convient de garder à l'esprit cet apport de Lisa Isnard qui retient la subjectivité individuelle dans les intentions de chacun.

Tableau 1 : Comparaison entre l'économie collaborative non-marchande et marchande		
	Économie collaborative non-marchande	Économie collaborative marchande
Mode d'organisation	Horizontale	
Type de relation	<i>Peer-to-peer</i>	
Principe	Repose sur la mutualisation des ressources dans une logique de collaboration	Repose sur une monétarisation et une recherche de profit à travers l'exercice d'une activité
Objectif	Leur démarche est portée par une logique d'action sociale et environnementale. La rentabilité économique est secondaire, voire contraire à leur logique (Borel, Massé & Demailly, 2015).	Leur objectif est de créer un modèle économique le plus rentable possible tandis que les enjeux sociaux et environnementaux sont secondaires (Borel, Massé & Demailly, 2015).
Logique d'action	Efficacité	Efficiencia
Profit	Non	Oui
Niveau capital confiance	Fort	Fort
Principe de comportement économique	Réciprocité	Échange marchand
Administration comme un bien commun	Oui	Non
Mise en commun des ressources et résultats	Oui	Non
Exemple	Wikipédia	Uber, Airbnb
	Logique alternative	Logique capitaliste

À travers cette tension marchand/non-marchand, l'économie collaborative révèle deux logiques : une utopie pour repenser le commun et une aubaine pour les capitalistes. D'une part, il y aurait des acteurs vertueux de l'économie collaborative, soucieux de sortir des pratiques d'un modèle de société destructeur de la nature et des liens sociaux ; de l'autre, des opportunistes cherchant simplement à réaliser une bonne affaire ou à s'enrichir.

Dans la première logique, « une utopie pour repenser le commun », l'ensemble des acteurs en réseaux considère notamment que l'économie de marché actuelle repose sur la compétition généralisée et le gaspillage des ressources. Cela mène à une impasse dont une

alternative serait l'économie collaborative. Ces services échangés entre pairs se présentent les uns par rapport aux autres dans une horizontalité stricte. Le plus souvent, il s'agira d'intervention gratuite même si des compensations financières peuvent être présentes. Cependant, la motivation qui préside ces échanges est triple : à la fois écologique, économique (éviter les circuits marchands, faire des économies) et sociale (Borel, Massé & Demailly, 2015 ; Bruyère & al., 2017). Cette logique s'inscrit donc comme une alternative au capitalisme en évoluant à côté du marché traditionnel.

Dans la seconde logique, « une aubaine pour le capitalisme », le même principe est observé articulant offreurs et demandeurs de services. Pourtant, cette logique capitaliste va complètement bouleverser l'économie telle qu'envisagée. Premièrement, puisque le service est désormais marchand, il donne la possibilité aux personnes qui le proposent de s'enrichir (Hassan, 2015)¹⁵. Le gestionnaire des plateformes tend à s'imposer dans la relation *peer-to-peer* en fixant ses propres normes ainsi qu'en contrôlant l'ensemble des individus. Deuxièmement, la plateforme va proposer une offre de services concurrents à des services existants. En utilisant certaines failles de la réglementation ou, tout simplement, en l'ignorant, elle va s'imposer de manière disruptive, en dehors ou en violation des règles qui président habituellement les secteurs traditionnels. (Bruyère & al., 2017).

Dans le cadre de ce travail, nous étudierons plus particulièrement le cas Uber et nous nous focaliserons donc sur l'économie collaborative relevant du marchand, qui s'impose de manière disruptive face aux secteurs économiques traditionnels. En effet, l'économie collaborative marchande peut se heurter à des secteurs ou à des activités qui étaient jusqu'ici structurées par de règles liées à la profession, alliant savoir-faire, régulations et règles déontologiques partagées entre professionnels. Cela ouvre la voie à de nouvelles formes de prédation économique (De Nanteuil & Zune, 2016).

1.2.4 Économie collaborative marchande et économie traditionnelle

Dans un premier temps, il convient de définir la notion d'économie traditionnelle des pays occidentaux. Le Fonds monétaire international la définit comme un système dans lequel « le capital fixe [...] peut être possédé et contrôlé par des acteurs privés, le travail est acheté contre salaire, les plus-values vont aux propriétaires privés et les prix déterminent l'affectation du capital et du travail entre des utilisations concurrentes » (Jahan & Mahmud, 2015:46).

Comme mentionné précédemment, à côté des entreprises traditionnelles, des entreprises d'un nouveau type ont vu le jour. Elles relèvent de l'économie collaborative marchande

¹⁵ HASSAN Nabil Sheikh, 2015, *op.cit.*

guidée par une logique capitaliste, dont la figure emblématique est Uber (Bruyère & al, 2017). Ces deux types d'économie vont se confronter dans un marché commun ce qui entraîne de nombreuses répercussions, en particulier dans le monde du travail.

Tableau 2 : Comparaison entre l'économie traditionnelle et l'économie collaborative marchande		
	Économie traditionnelle	Économie collaborative marchande
	Niveau économique	
Caractéristiques	Logique de centralisation et hiérarchisation ; les acteurs privés possèdent et contrôlent la production et ceux-ci font appel à une main-d'œuvre salariée ou indépendante ; hyperconsommation et propriété d'un bien ; le rôle d'un particulier se limite à la consommation et au travail pour un tiers.	Logique horizontale et de réseau ; la majorité des échanges économiques relèvent de transactions <i>peer to peer</i> et sont générées par l'utilisation des technologies modernes ; accès et usage d'un bien plutôt que la propriété ; les particuliers participent tant du côté de l'offre que de la demande.
Mode d'organisation	Verticale	Horizontale
Type de relation	P2P, B2C, B2B	P2P
Intermédiaire	Oui	Oui (plateforme)
Profit	Oui	Oui
Niveau capital confiance	Faible	Fort
Principe de comportement économique	Échange marchand	Échange marchand
Administration comme un bien commun	Non	Non
Mise en commun des ressources et résultats	Non	Non
Régulation	Dans l'économie traditionnelle, de nombreux secteurs et produits sont régulés de différentes manières : normes et contraintes	Dans l'économie collaborative, pas de réelles régulations (conditions générales Uber)

L'économie traditionnelle se base sur une logique verticale de centralisation. Les acteurs privés possèdent et contrôlent la production et ceux-ci font appel à une main-d'œuvre salariée ou indépendante. Dans cette logique, l'accent est mis sur l'hyperconsommation et la propriété d'un bien. Le rôle d'un particulier se limite soit à la consommation, soit au travail pour un tiers. De plus, ce type d'économie est régulé de différentes manières par des normes et des contraintes.

A contrario, l'économie collaborative marchande se base plutôt sur une logique horizontale en réseau. La majorité des échanges économiques relèvent de transactions *peer to peer* et sont générées par l'utilisation des technologies modernes. Elle privilégie l'accès et

l'usage d'un bien plutôt que la propriété. Les particuliers participent tant du côté de l'offre que de la demande en passant par la plateforme. L'économie collaborative marchande n'est pas soumise à une réglementation stricte. Elle a tendance à s'imposer de manière disruptive en bafouant souvent le cadre légal en vigueur (Desbonnet, 2015).

L'économie traditionnelle reste ainsi fortement régulée par un système de normes et de contraintes à respecter. La réglementation permet notamment de contenir la concurrence et également d'assurer la qualité du service, ce qui n'est pas le cas dans l'économie collaborative marchande (Dassy, 2015). Les acteurs de l'économie traditionnelle dénoncent dès lors une concurrence déloyale face à un acteur collaboratif qui s'impose sans se prévaloir d'aucune réglementation, ni contrainte. On peut donc dénoncer la nécessité d'encadrer l'économie collaborative marchande et, pour cela, il faudra mobiliser de nouveaux instruments législatifs en vue de maintenir le système.

Tableau 3 : Comparaison entre l'économie traditionnelle et l'économie collaborative marchande		
	Au niveau du travail	
	Économie traditionnelle	Économie collaborative marchande
Relation contractuelle	Relation asymétrique entre un travailleur et son employeur.	Relation « symétrique » entre prestataire et consommateur, mais triangulée par l'intermédiaire d'une plateforme dont l'un et l'autre se retrouvent dépendants.
Protection	Lois, CCT et contrats pour protéger le travailleur	Pas de réglementation pour protéger le prestataire
Représentation	Syndicale	Aucune
Lien	Lien de subordination (contrat de travail)	Lien de dépendance économique
Statut	Travailleur indépendant, salarié, intérimaire	Prestataire « indépendant » ou « auto-entrepreneur »
Cotisation	Rémunération soumise aux cotisations sociales	Rémunération non soumise ou partiellement soumise
Exemple	Service taxi	Uber

Outre la concurrence déloyale, d'autres impacts sont à dénombrer au niveau du travail, notamment concernant le modèle salarial (Hassan, 2015)¹⁶. Premièrement, alors que l'économie traditionnelle repose sur une relation asymétrique qui tente de protéger le travailleur à travers des contrats, des conventions collectives de travail et une représentation syndicale, entre autres, *a contrario* l'économie collaborative marchande repose, quant à elle, sur une relation qui se veut horizontale, symétrique entre les acteurs, mais qui relève en fait

¹⁶ HASSAN Nabil Sheikh, 2015, *op.cit.*

d'une certaine gouvernance pyramidale avec la plateforme. Celle-ci se décharge de toute responsabilité et semble entièrement opaque dans la relation triangulaire. Le particulier se trouve donc lié par une relation de subordination économique à la plateforme et se voit attribuer toutes les responsabilités, sans aucune protection (Dassy, 2015).

Deuxièmement, le statut des travailleurs dans cette économie collaborative marchande est extrêmement précaire. En effet, ils n'ont pas le statut de salarié bien qu'ils travaillent, dans certains cas, uniquement pour celle-ci. Ils ne bénéficient donc d'aucune protection sociale, d'aucun cadre législatif clair. Leurs rémunérations sont faibles et variables, leur emploi incertain (Hassan, 2015)¹⁷. Les personnes concernées n'ont donc pas de réel statut si ce n'est, dans le meilleur des cas, celui d'auto-entrepreneur ou d'indépendant et sont soumises à une relation dans laquelle seuls les prestataires ont des obligations tandis que la plateforme n'en a aucune. En nous référant à l'ouvrage « Changer d'avenir » (Bruyère & al., 2017), nous constatons que ce n'est ni un auto-entrepreneuriat d'opportunité qui concerne des individus souhaitant créer leur activité et ayant une réelle volonté de devenir entrepreneur, ni un auto-entrepreneuriat de nécessité qui pousse des individus n'ayant pas de meilleure alternative d'emploi ou de revenus à créer leur propre emploi. Nous serions donc face à un auto-entrepreneuriat subi qui a pour origine le comportement de certaines entreprises lorsqu'elles imposent ce statut comme condition à la place d'un contrat de travail. Cette relation imposée par l'employeur est une forme d'externalisation ou de sous-traitance du travail. L'auto-entrepreneur supporte alors tous les risques et les coûts. La plateforme impose ce statut se dégageant de tout risque lié à l'activité.

Il est donc primordial de créer un statut mieux adapté à l'ensemble de ces travailleurs dont le nombre ne cesse d'augmenter. Ceci sera développé dans la partie discussion où nous présenterons également diverses pistes en nous inspirant de cadres juridiques déjà en place en Belgique, ainsi que des propositions provenant des États voisins.

Nous constatons donc que l'économie collaborative marchande est au centre de nombreuses controverses qui ont largement commencé à s'installer dans le débat public. Du reste, elle fait de plus en plus l'objet de mesures règlementaires et/ou législatives. La Commission européenne a notamment publié des « lignes d'action » censées orienter les gouvernements des États membres dans leur travail de régulation concernant le développement de l'économie collaborative (Commission européenne, 2016). De plus, l'économie collaborative était l'un des thèmes centraux des élections présidentielles aux États-Unis de 2016. Dans la course présidentielle du côté démocrate, Hillary Clinton a ainsi déclaré en juin 2016 : « *this on demand or so-called gig economy is creating exciting opportunities and unleashing innovation, but it's also raising hard questions about*

¹⁷ HASSAN Nabil Sheikh, 2015, *op.cit.*

workplace protection and what a good job will look like in the future »¹⁸. Outre-Atlantique, mais également chez nous, l'économie collaborative apparaît comme le symbole d'un nouveau paradigme économique qui remet en cause notamment le modèle salarial et notre système de protection sociale. Aujourd'hui, l'enjeu serait de l'encadrer sans pour autant casser son esprit de créativité et de développement.

¹⁸ Notre traduction : Cette économie à la demande ou *gig* économie crée des opportunités passionnantes et favorise l'innovation, mais elle soulève également des questions difficiles à propos de la protection du travail et de ce à quoi ressemblera un bon emploi dans l'avenir. COLLAMER Nancy, 11 novembre 2016, *What Clinton and Trump would do for gig economy workers*, Personal Finance. URL : <https://www.forbes.com/sites/nextavenue/2016/07/11/what-clinton-and-trump-would-do-for-gig-economy-workers/#dbde192db61d> (Consulté le 10 juillet 2017)

2 MÉTHODOLOGIE

Ce chapitre décrit la méthode que nous avons suivie pour collecter les informations nécessaires à la rédaction de ce mémoire, ainsi que la manière dont elles ont été traitées pour répondre à notre question de départ.

Pour réaliser nos recherches, nous avons eu recours à une approche qualitative de type déductive. L'objet de notre démarche était de vérifier que nos hypothèses sont applicables dans le cas Uber. Nous appuierons notre raisonnement sur base d'entretiens et d'analyses comparatives au sein de quatre États.

2.1 Phase exploratoire

Au départ de notre phase d'exploration, la formulation d'une première question de recherche va nous servir de fil conducteur et permettra de délimiter notre périmètre de recherche. La question découle de notre perception concernant la thématique suite à la lecture d'articles : *Quels sont les impacts de l'économie collaborative sur le monde du travail ?*

À ce stade, une recherche documentaire était nécessaire pour nous permettre de mieux cerner les contours de l'économie collaborative et progressivement d'affiner le sujet. Dans le cadre de cette démarche théorique, nous avons dans un premier temps rassemblé différents ouvrages, articles scientifiques et études provenant de la bibliothèque Léon Graulich et de la bibliothèque du CIRIEC¹⁹. De plus, nous avons acquis trois ouvrages²⁰ trop récents pour être déjà disponibles dans des centres de documentations.

En balisant l'ensemble de la littérature, nous avons constaté que la notion d'économie collaborative prise au sens large renferme de nombreuses pratiques. Une analyse de la littérature plus poussée nous a permis de faire le contour de la notion d'économie collaborative, de mieux cerner les différentes tensions au sein du modèle et ainsi de préciser progressivement notre axe de recherche, à savoir : l'économie collaborative marchande et ses divers impacts sur le monde du travail.

C'est donc sur base de cette revue de la littérature ainsi qu'aux différents constats liés à notre première question de recherche que nous avons fait émerger une nouvelle question de recherche : *Comment le droit du travail belge pourrait-il s'adapter face à une entreprise d'économie collaborative disruptive ?*

¹⁹ CIRIEC : Centre International de Recherche et d'Information sur l'Economie Publique, Sociale et Coopérative

²⁰ Bruyère & al., 2017 ; De Salle & al., 2016 ; Graceffa, 2016.

2.2 Choix de l'objet

Nous allons tenter de répondre à cette question en analysant plus particulièrement le cas de la société Uber. Notre choix s'est porté sur celle-ci car son ascension fulgurante et les conflits qu'elle a provoqués ont fortement relancé les débats concernant les évolutions engendrées par l'économie collaborative. Uber fait notamment l'objet de nombreuses critiques concernant ses pratiques. En effet, il menace non seulement la survie d'un secteur, mais également un modèle de société. Ce modèle disruptif a donc fait couler beaucoup d'encre et a créé de nombreux précédents jurisprudentiels.

2.3 Approche qualitative

Nous avons opté pour une approche qualitative de type déductive. Dans ce type de démarche, « la construction part d'un postulat ou d'un concept postulé comme modèle d'interprétation de phénomène étudié. Ce modèle génère, par un travail logique, des hypothèses, des concepts et des indicateurs auxquels il faudra rechercher des correspondants dans les faits » (Van Campenhoudt & Quivy, 2011 :). Dans le cadre de cette recherche, nous allons tenter de vérifier nos hypothèses à travers une analyse de cas. Pour ce faire, nous avons effectué, entre février 2017 et juillet 2017, neuf entretiens : huit entretiens semi-directifs ainsi qu'un entretien directif (de vérification).

Nous avons eu recours à deux techniques d'entretien comme explicitées par Hervé Fenneteau (2007) dans son ouvrage intitulé : « L'enquête : entretien et questionnaire ». Dans le cadre d'entretiens directifs, l'interviewer interroge les individus en leur posant des questions liées à la problématique de l'enquête. En procédant ainsi, on peut obtenir des informations précises sur des sujets bien identifiés. Cependant, ce procédé oriente fortement le discours des interviewés. Nous avons également eu recours à la technique semi-directive. Dans ce type d'entretien, l'interviewer oriente la personne qui parle vers certains sujets en lui laissant ensuite toute liberté pour s'exprimer. « [L'entretien] est semi-directif en ce sens qu'il n'est ni entièrement ouvert, ni canalisé par un grand nombre de questions précises. » (Van Campenhoudt & Quivy, 2011:171). Pour réaliser ces entretiens, nous avons préalablement élaboré un guide d'entretien afin de rencontrer l'ensemble des sujets à aborder (confer annexe 1).

Certains entretiens ont été menés sur le terrain de manière informelle. En effet, c'est en situation de « client » que nous avons eu l'occasion de poser nos questions aux intervenants. D'autres entretiens ont été réalisés sur une base plus formelle, c'est-à-dire par une prise de

rendez-vous par courriel au bureau de l'interlocuteur. Dans le tableau ci-dessous, nous détaillons les types d'entretien mobilisés pour chaque acteur.

Tableau 4 : Les différents types d'entretien					
	Fonction	Lieu	Type entretien	Prise de contact	Formel/ informel
1	Chauffeur taxi 1	Bruxelles	Semi-directif	Sur terrain	Informel
2	Chauffeur taxi 2	Bruxelles	Semi-directif	Sur terrain	Informel
3	Chauffeur taxi 3	Bruxelles	Semi-directif	Sur terrain	Informel
4	Chauffeur Uber 1	Paris	Semi-directif	Sur terrain	Informel
5	Chauffeur Uber 2	Paris	Semi-directif	Sur terrain	Informel
6	CGSLB	Liège	Semi-directif	Prise de rendez-vous	Formel
7	Juriste CSC	Bruxelles	Semi-directif	Prise de rendez-vous	Formel
8	Juriste FGTB	Liège	Semi-directif	Prise de rendez-vous	Formel
9	Responsable Partena	Namur	Directif	Prise de rendez-vous	Formel

Dans le tableau ci-dessous, nous expliquons quelles ont été nos motivations à rencontrer ces différents acteurs afin de mieux comprendre dans quel cadre nous avons mobilisé les données.

Tableau 5 : Motivations des rencontres avec les différents acteurs	
Type d'acteur	Motivations
Trois chauffeurs de taxi	Connaître leur avis sur Uber
Deux chauffeurs Uber	Quelles sont leurs motivations ? Connaissent-ils les risques ? Lien de subordination?
Trois syndicats : CGSLB, CSC et FGTB	Quelles sont leurs positions ? Quelles sont leurs propositions pour l'avenir ?
Un responsable Partena	Préciser leur projet : collaborateur autonome

2.4 Analyse comparative

Nous avons effectué une analyse comparative au sein de quatre États afin d'étoffer notre point de vue. Cécile Vigour (2005), dans son ouvrage « La comparaison dans les sciences sociales : pratiques et méthodes », considère que comparer c'est relever des différences et des points communs en fonction d'un critère. De plus, elle ajoute que la comparaison induit une action. Elle doit être conçue comme une démarche, un état d'esprit destiné à déplacer son regard de chercheur. Selon Cécile Vigour (2005), on distingue quatre étapes dans le travail de comparaison :

- **la réflexion sur les finalités d'une approche comparative** : dans le cadre de ce travail, notre motivation a été de vérifier la pertinence de nos hypothèses en prenant en compte les données provenant de différents États ;
- **La définition des unités de comparaison** : nous avons donc fait le choix de nous intéresser au cas des quatre États suivants : Belgique, Allemagne, Royaume-Uni et France. Ce choix a été posé sur base de la forte implantation d'Uber au sein de ces pays, de la richesse liée à la jurisprudence, de leur proximité géographique, ainsi que de leur politique en matière d'économie collaborative. Nous allons les comparer sur base des critères suivants : le pouvoir compétent en matière de taxi, la réglementation en matière d'octroi de licence, l'acceptation/interdiction d'Uber et le statut des prestataires ;
- **le choix du mode de comparaison** : nous nous situons dans le cadre d'une « comparaison étendue » qui consiste en une démarche comparative globalisante, analysant et expliquant le phénomène étudié dans le contexte beaucoup plus large dans lequel il est inséré ;
- **la production d'une analyse comparée des données** : nous mettrons en perspective les informations sur base de monographies transitoires et de tableaux synthétiques. Notre analyse permettra de mieux cerner le fonctionnement au sein de nos quatre cas d'étude et d'en tirer des conclusions pour notre discussion.

2.5 Approche analytique

Nous avons posé quatre hypothèses qui décortiquent notre question de recherche et nous allons tenter de les vérifier à travers l'analyse de cas d'Uber. Nous détaillons, ci-dessous, nos hypothèses et les données utilisées dans le cadre de chacune d'elles.

Hypothèse 1 - Uber est un acteur de l'économie collaborative : nous allons tenter de démontrer qu'Uber est bien un acteur de l'économie collaborative. Pour ce faire, nous nous baserons sur une étude de la littérature et en particulier sur l'ouvrage de Rachel Botsman et

Roo Rogers (2011) : *What's mine is yours. How collaborative consumption is changing the way we live.*

Hypothèse 2 – Uber est un acteur disruptif : nous essayerons de démontrer qu'Uber est un acteur disruptif au sein du marché belge existant. Cela permettra de soulever les tensions entre économie traditionnelle et économie collaborative marchande. Ainsi, nous nous baserons sur le procès opposant Uber aux services de taxis traditionnel bruxellois. Pour faire notre recherche, nous avons eu recours à la base de données Stradalex, à des textes juridiques ainsi qu'à divers documents de la bibliothèque Jacques Henry du Palais de Justice de Liège. De plus, nous avons effectué trois entretiens auprès de chauffeurs de taxi bruxellois afin de connaître leur ressenti sur l'irruption d'Uber à Bruxelles. Ces entretiens ont été menés de manière semi-directives et dans un cadre informel.

Hypothèse 3 – Uber face à un cadre normatif discordant : nous allons développer divers exemples afin de démontrer qu'Uber est face à un cadre normatif discordant favorisant son implantation et rendant ainsi difficile la mise en place d'une régulation. Pour développer nos propos, nous nous baserons sur une analyse comparative au sein des quatre États mentionnés plus avant. Notre démarche n'était pas d'expliquer de manière exhaustive l'ensemble des règles relatives à notre thématique, mais de démontrer le réel manque d'harmonisation par rapport à la question d'Uber. Nous nous attarderons donc sur les points suivant : la décentralisation des compétences en matière de taxi, l'octroi des licences et l'acceptation ou non d'Uber.

Hypothèse 4 - Uber : un risque pour le modèle salarial : nous essayerons de démontrer que le modèle d'Uber a un impact sur le monde du travail. Nous baserons sur une analyse comparative afin de constater sous quel statut chacun des États reconnaît ces travailleurs et quelles sont les évolutions liées à cette question. Pour la Belgique, nous avons interrogé trois syndicats : FGTB, CSC et CGSLB afin de connaître leur avis sur la question du statut (confer annexe 1). De plus, ayant pris connaissance d'un projet lié au statut proposé par *Partena Professional*, nous avons effectué un entretien auprès d'une de leurs responsables afin d'en savoir plus sur l'avancée du projet. Nous avons également eu la possibilité d'interroger deux chauffeurs Uber à Paris. Nous leur avons posé les questions suivantes : Connaissez-vous les risques liés à votre métier ? Vous considérez-vous libre ou sous l'autorité de la plateforme Uber ? Selon vous, y a-t-il un lien de subordination ? Ces entretiens ont été menés de manière semi-directives et dans un cadre informel.

Nous terminerons par une discussion en examinant plusieurs pistes envisagées par les législateurs nationaux ou locaux pour élaborer de nouveaux cadres juridiques applicables à l'économie collaborative en Belgique.

2.6 Limites méthodologiques

Étant donné le caractère très dynamique et diversifié de la matière, il serait vain de prétendre à l'exhaustivité. Les éléments qui suivent doivent donc être pris en tant que simples illustrations de la variété des approches existantes, visant à éclairer notre analyse.

De plus, face à un sujet récent et aussi actuel, il était difficile de ne mobiliser que des sources scientifiques. Certaines sources sont donc des articles, des documents provenant d'Internet afin de tenter d'avoir une analyse la plus proche possible de l'actualité. Pour réaliser les recherches bibliographiques, nous avons utilisé les moteurs de recherche suivants : Google Scholar, Cairn, Persée, Stradalex, Jura... Certaines sources ont été sélectionnées sur base de la biographie de son auteur qui a permis de juger de la fiabilité de l'information. D'autres sources émanent de sites ayant une légitimité en lien avec la recherche menée comme les sites gouvernementaux, universitaires, d'organismes ou d'associations reconnues ou utiles à notre propos, d'entreprises,...

3 ANALYSE DE CAS : UBER

Le système Uber s'est implanté un peu partout dans le monde et permet à tout un chacun de trouver rapidement, via son smartphone, un particulier motorisé qui peut le transporter, pour un prix modique, là où il le désire (De Salle & al., 2016).

La société Uber symbolise l'économie collaborative guidée par une logique capitaliste. En effet, ce modèle ne semble profiter qu'à un acteur au détriment de tous les autres. Nous démontrerons donc à travers le premier point qu'Uber est un acteur de l'économie collaborative (hypothèse 1). Nous reviendrons également brièvement sur la *success story* de cette *start up*, aujourd'hui devenue une entreprise multinationale.

Devenu modèle mondial et symbolique, Uber fait également parler de lui en tant qu'acteur s'imposant de manière disruptive au sein d'un marché fortement régulé (hypothèse 2). Ainsi, dans le second point, nous détaillerons son irruption au sein du cadre normatif bruxellois, en relatant notamment la jurisprudence qui découle de son procès contre le service des taxis. De plus, Uber a mis en exergue la nécessité d'une intervention législative ou du moins, d'une adaptation du cadre normatif existant.

Ensuite, sur base d'une analyse comparative, nous observerons qu'aucune harmonisation ne semble sous-entendre une ligne directrice commune entre les États favorisant l'implantation d'Uber (hypothèse 3). Celui-ci va dès lors s'imposer et instaurer un climat hostile pour réguler l'économie collaborative.

Enfin, dans le dernier point, nous développerons les risques majeurs qui s'inscrivent dans les pratiques d'Uber. En effet, ses pratiques ne poursuivent qu'une logique capitaliste vouée à ne profiter qu'aux intérêts de la société Uber au détriment des modèles régulant notre société. Nous nous focaliserons donc sur les impacts touchant le monde du travail au niveau salarial (hypothèse 4).

3.1 Uber : acteur de l'économie collaborative

Comme abordé précédemment à travers la typologie de Botsman et Rogers (2011), un des segments de l'économie collaborative est la « consommation collaborative » dont Uber en est le paradigme. Il convient donc de se pencher plus particulièrement sur les principes qui régissent ce concept afin de démontrer qu'Uber, rejoignant leur typologie est bien un acteur de l'économie collaborative.

La consommation collaborative permet à des particuliers de partager directement leurs biens avec d'autres particuliers. Il en va de même pour les services : les particuliers

procurent eux-mêmes un service que d'autres individus sollicitent, ainsi fonctionne Uber. Dans un système de production de services *peer to peer*, un grand nombre de personnes optent pour un modèle qui leur permet de payer pour l'utilisation d'un produit plutôt que d'obtenir la propriété de celui-ci (De Salle & al., 2016). Ce type de modèle est souvent articulé par des plateformes informatiques qui assurent le rôle d'intermédiaire de confiance entre les parties, par exemple la plateforme Uber. L'enjeu de ces modèles est l'accès à des ressources en vue de la satisfaction d'un besoin, par exemple : se déplacer (De Nanteuil & Zune, 2016).

Botsman et Rogers (2011) dégagent quatre principes qui régissent l'économie collaborative. Ceux-ci, déjà abordés dans la partie théorique, sont communs aux quatre secteurs de l'économie collaborative. Nous allons les redéfinir brièvement et les illustrer par le cas Uber :

- **une masse critique d'utilisateurs.** Pour pouvoir fonctionner, une initiative de consommation collaborative doit attirer suffisamment de personnes pour rester attractive. Cela est particulièrement vrai dès lors qu'il s'agit de mise en commun et de partage de ressources variées : un marché tel qu'Uber ne peut fonctionner qu'avec un nombre important d'utilisateurs. De plus, un concept lié à celui de la masse critique est celui de la preuve sociale. Il s'agit de l'incitation procurée par le fait que des pairs s'engagent dans une pratique de consommation collaborative. La preuve est ainsi socialement faite que le produit ou le service est attractif. En d'autres termes, la masse critique est nécessaire pour offrir un choix suffisant de services moyennant un moindre coût et également pour inciter les gens à opter pour ce service.
- **un principe d'horizontalité pair-à-pair.** L'économie collaborative permet à tout un chacun de procurer à autrui des biens et des services en vue, notamment, de réduire les intermédiaires. Uber se revendique comme une application de mise en relation entre des individus souhaitant se rendre des services de pair-à-pair.
- **une mutualisation des ressources inexploitées.** Il est nécessaire de privilégier l'utilisation d'un bien détenu par une mutualité d'individus à son acquisition. Par exemple, Uber met à la disposition d'individus un service de transport via une voiture qui est la propriété d'une personne privée. La logique d'usage est favorisée à la logique de propriété. De plus, on entend par « ressources inexploitées », des gisements de capacités excédentaires que l'économie collaborative peut mettre à profit. Les ressources ne sont pas que des biens physiques, elles peuvent également être du temps, des compétences... Dans le cas d'Uber, des particuliers proposent de mettre à disposition leur temps et leur bien mobile en vue d'offrir un service. De fait, en moyenne, une voiture reste inutilisée vingt-trois heures par jour, ce qui constitue

un gisement important qui peut permettre la mutualisation des capacités et supprimer le besoin d'être propriétaire.

- **une relation de confiance.** Il faut que le système de consommation collaborative permette l'établissement d'un lien de confiance avec une personne étrangère. C'est notamment la fonction que jouent les systèmes de réputation qui permettent de signaler certains utilisateurs et de les exclure de l'échange. En effet, comme vu précédemment, une des caractéristiques d'Uber est qu'elle utilise un système de cotation du chauffeur et du passager, dans le but d'améliorer la confiance²¹.

Ceci démontre qu'Uber rencontre les quatre principes qui régissent l'économie collaborative, comme définis par Botsman et Rogers (2011), et en est donc un acteur apparent.

Mais, Uber se développe de plus en plus en poursuivant une logique capitaliste vouée progressivement à ne profiter qu'à ses propres intérêts au détriment des utilisateurs. Afin d'illustrer notre propos, nous allons brièvement présenter ce qui est communément appelé : la *success story* d'Uber.

À l'origine, en 2009, Garrett Camp, Travis Kalanick et Oscar Salazar ont créé à San Francisco une *start up* dénommée UberCab. L'objectif était de mettre en relation, dans cette grande ville, par l'intermédiaire d'une application mobile les personnes désirant se déplacer avec des chauffeurs non-professionnels.

Aujourd'hui, Uber est présent dans plus de 80 pays et dans 607 villes dans le monde²². Il est devenu une entreprise multinationale opérant sous le label *Transportation Network Company*. L'entreprise s'est muée en un véritable réseau de conducteurs *lambda* qui transportent des passagers avec leur propre voiture moyennant une rémunération défiant toute concurrence (Desbonnet, 2015). En effet, depuis sa naissance, Uber a connu un développement exponentiel d'abord aux États-Unis, puis à l'échelle internationale. Elle a également entrepris une diversification en proposant d'autres services, comme UberEAT qui propose un transport de repas et en investissant dans les voitures autonomes. Au cours des trois derniers mois de 2016, la société a généré des revenus de 2,9 milliards de dollars, soit une augmentation de 74% par rapport au troisième trimestre. Uber est valorisé à 69 milliards de dollars par les investisseurs (Newcomer, 2017)²³.

²¹ UBER, 2017, *Charte de la communauté Uber* ;

URL: <https://www.uber.com/fr/legal/community-guidelines/fr-fr/> (consulté le 15 juillet 2017)

²² La liste des pays où UBER est présent est disponible sur : <https://www.uber.com/fr-BE/country-list/>

²³ NEWCOMER Eric, 14 avril 2017, *Uber, Lifting Financial Veil, Says Sales Growth Outpaces Losses*. Bloomberg Technology. URL: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-04-14/embattled-uber-reports-strong-sales-growth-as-losses-continue> (consulté le 15 juillet 2017)

Son implantation dans une nouvelle ville est toujours fulgurante et donne le sentiment qu'il s'agit d'un phénomène qui correspond à une réelle attente de la part de la population. Cependant, comme nous allons le constater, cela entraîne de nombreux conflits juridiques avec les autorités en place car Uber a pour politique de déployer ses activités sans attendre les autorisations de la part des pays dans lesquels il s'implante. En effet, Uber utilise la « stratégie du fait accompli », ce qui a entraîné diverses condamnations dans de nombreux États, notamment en Belgique où l'entreprise fut poursuivie et condamnée à cesser toutes activités dans le cadre de son application UberPop (De Salle & al., 2015). Ce point sera plus particulièrement explicité dans le chapitre suivant.

3.2 Uber : irruption au sein du cadre normatif bruxellois

La question de la régulation est très présente dans le domaine du transport. Et, l'irruption d'Uber, notamment à Bruxelles, comme dans bien d'autres villes, a secoué le cadre normatif généralement établi.

Dans un premier temps, nous aborderons les différentes réglementations sur base de l'ordonnance du 27 avril 1995 de la Région de Bruxelles-Capitale, ainsi que les conditions générales d'utilisation disponibles sur le site d'Uber. Cela nous permettra de comparer les deux types de service de taxis qui y sont proposés en concurrence.

Enfin, nous développerons de manière détaillée la jurisprudence sur la conflictualité entre le secteur des services de taxis bruxellois et Uber, ce qui nous amènera à démontrer qu'Uber profite d'un vide juridique et qu'il est donc impératif de réguler ce secteur.

3.2.1 Réglementation des services de taxis bruxellois

Avant 1988, c'était l'État fédéral d'une part, et les autorités locales de l'autre qui avaient la compétence de légiférer en matière de taxi. Suite à la troisième réforme de l'État en 1988, la matière des services de taxis se régionalise et appartient désormais aux Régions.

Sur base des compétences qui lui sont attribuées, la Région Bruxelles-Capitale adopte une ordonnance le 27 avril 1995 « relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur »²⁴. Celle-ci prévoit notamment que les tarifs sont fixes et le nombre de taxis en circulation limité.

Dans le cadre de ce mémoire, nous nous intéresserons aux « services de taxis », car c'est pour ce service relevant du marché traditionnel qu'Uber représente un prédateur

²⁴ Ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeurs, Moniteur belge du 1^{er} juin 1995.

concurrentiel. L'ordonnance du 27 avril 1995 définit les services de taxis comme étant « ceux qui assurent, avec chauffeur, le transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles »²⁵. Les autorisations pour exploiter un service de taxis moyennant conditions sont délivrées par le Gouvernement²⁶ et la limite se porte à 1300 taxis dans la Région de Bruxelles-Capitale²⁷.

À Bruxelles, la tension entre les chauffeurs de taxis et Uber n'a cessé d'augmenter, provoquant des réactions virulentes des institutions en place. Chaque semaine apporte son lot de rebondissements, et la presse belge relate avec enthousiasme cette épopée qui oppose les taxis à Uber. Nous pouvons dès lors constater, à travers les témoignages retranscrits ci-dessous, le mécontentement des chauffeurs de taxi traditionnel.

Chauffeur 1 : « Il faut interdire Uber, c'est hors la loi ! Ils se sont ramenés ici comme ça et n'importe qui peut se mettre à faire taxi maintenant ! Mais c'est un métier ! Uber est hors la loi ! »

Chauffeur 2 : « Uber détruit le métier de taxi. Il faut mettre ceux qui ne respectent rien dehors. Ils font ce qu'ils veulent et nous, on nous met tout sur le dos. »

Chauffeur 3 : « Pour moi Uber ne me dérange pas, mais il doit se soumettre au règlement. Il fait du transport illégal. D'ailleurs en Europe ça va être totalement interdit. C'est déjà interdit, mais il continue parce qu'il essaye de gagner du temps au tribunal. »

²⁵ Art. 2 de l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeurs, Moniteur belge du 1^{er} juin 1995.

²⁶ Art. 3 de l'ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeurs, Moniteur belge du 1^{er} juin 1995.

²⁷ Art. 2 et 3 de l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 septembre 2003 fixant le nombre maximum de véhicules pour lesquels des autorisations d'exploiter un service de taxis peuvent être délivrées sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, Moniteur belge du 2 octobre 2003.

3.2.2 Réglementation d'Uber

Selon les conditions générales d'utilisation, le service proposé par Uber se définit comme une plateforme technologique permettant aux utilisateurs des applications mobiles ou des sites Web d'Uber d'organiser et de planifier des déplacements et/ou des services logistiques avec des prestataires tiers indépendants²⁸. Ainsi, Uber ne se présente pas comme une entreprise de services de taxis, mais comme un simple intermédiaire entre l'utilisateur et le prestataire qui offre une prestation de service de transport (Gracos, 2016).

De ce fait, Uber ne relève pas de l'ordonnance bruxelloise et n'est donc pas soumis à l'ensemble de ces contraintes normatives. Il se situe ainsi comme un acteur disruptif vis-à-vis du marché fortement règlementé des services de taxis, entraînant une concurrence déloyale. À titre d'exemple, la ville de Bruxelles a limité le nombre de taxis à 1300 en vue de permettre une meilleure régulation du marché. Or en 2015, Mark MacGann, le porte-parole de l'entreprise Uber, a estimé à plus de mille le nombre de chauffeurs particuliers UberPop sur le territoire bruxellois (Charlot, 2016). Ceci illustre bien l'impact d'Uber sur ce marché.

Uber impose son propre cadre réglementaire pour ses activités. À titre d'exemple, les tarifs des trajets sont fixés par un logiciel appartenant à Uber. La tarification est dynamique et s'établit en fonction de l'offre et de la demande au moment où le trajet est effectué. Le prix de la course peut donc augmenter de manière importante lorsque la demande est largement supérieure à l'offre et inversement. De plus, le paiement est effectué via l'application qui est également gérée par Uber. Celui-ci retient une commission de 20% sur le prix du trajet et verse les 80% restants au conducteur²⁹.

La stratégie d'Uber vise à ne pas apparaître comme un employeur. En effet, l'entreprise ne reconnaît pas les chauffeurs particuliers qui utilisent son application comme des salariés de l'entreprise. Selon elle, il s'agit de « prestataires indépendants » (conditions générales Uber, 2017). Par ce fait, elle se décharge d'une grande part de sa responsabilité en termes de sécurité, de fiscalité ou de financement des systèmes de protection sociale.

De plus, par sa stratégie du fait accompli et en s'appuyant sur son succès auprès du public, l'entreprise fait valoir auprès des pouvoirs publics la nécessité de « moderniser » la législation et d'assouplir les réglementations en vigueur afin qu'elle puisse y trouver sa place (Gracos, 2016).

²⁸ UBER BV, 17 février 2016, *Conditions générales d'utilisation*.

URL : <https://www.uber.com/fr-BE/legal/terms/be/> (consulté le 24 mai 2017)

²⁹ UBER, 10 juin 2014, *Focus sur les chauffeurs partenaires d'Uber*.

URL : <https://www.uber.com/fr/blog/paris/focus-sur-les-chauffeurs-partenaires-duber/> (consulté le 15 juillet 2017)

Le tableau ci-dessous permet de mieux distinguer les deux types de services offerts à Bruxelles : service de taxis et service UberPop.

Tableau 6 : Comparaison entre le service de taxis bruxellois et le service UberPop		
	Service de taxis bruxellois	Service UberPop
Nationalité	Belge	Américaine
Cadre juridique	Ordonnance du 27 avril 1995	Aucun pour le moment
Prix	Tarifs fixés par le gouvernement article 29 de l'Ordonnance <ul style="list-style-type: none"> - 2,40 € par prise en charge - 1,80 € par km - 0,55 par minute en cas de vitesse d'attente < 19km/h 	Tarifs pratiqués : <ul style="list-style-type: none"> - 1 € prise en charge - 0,90 par km - 0,15 € par minute
Paieement	Cash et éventuellement carte de crédit	Électronique par la plateforme
Salaire	Rémunération sur base d'un % de la recette brute, multipliée par un coefficient de 0,8607 : <ul style="list-style-type: none"> > 36 % si le tarif maximum fédéral est d'application dans la commune. > 35 % si le tarif maximum fédéral n'est pas d'application dans la commune. 	Rémunération sur base du service auquel on leur déduit 25 % (sauf si chauffeur sous l'ancien régime alors déduction de 20 %)
Qualification	Licence	Aucune
Privilèges de circulation	Oui	Non
Privilège de stationnement	Oui	Non
<i>Numerus clausus</i>	Oui	Non
Nombre	1300 taxis	Estimation : 1000 en 2015
Légale	Oui	Non (interdit)
Statut	Salarié ou indépendant	Prestataire indépendant

3.2.3 Jurisprudences : procès UberPop Bruxelles

Partout où il s'implante, Uber se heurte à l'hostilité du secteur des taxis, intensément *lobbyés* par les compagnies traditionnelles soucieuses de conserver leur rente de situation. Ceci a amené plusieurs pays à interdire Uber.

À Bruxelles, l'arrivée d'Uber est accueillie par des manifestations très hostiles de la part des services de taxis qui dénoncent rapidement les pratiques illégales de la société. Parmi ceux-ci, l'association Taxis United, l'Union professionnelle des exploitants de taxis et taxis-camionnettes (UPETTC) ainsi que l'Association des Taxis bruxellois (ATB) ont immédiatement réagi en déclarant qu'Uber représentait une concurrence déloyale, s'interrogeant par ailleurs sur la légalité de ces pratiques « exemptées de taxes et d'un contrôle étendu » (De Salle & al., 2015).

Il convient de retracer un bref historique de la législation en vigueur en nous focalisant sur la jurisprudence et les différentes confrontations sectorielles.

3.2.3.1 Historique juridique

En février 2014, Uber s'est donc immiscé, dans ce marché du service de taxis de la Région Bruxelles-Capitale, par l'entremise de son service commercialisé sous le nom d'UberPop³⁰. Au lendemain de l'annonce du lancement d'UberPop en Belgique, Brigitte Grouwels (CD&V), l'ancienne ministre régionale des Transports, a déclaré « illégal » le service Uber, évoquant le non-respect de la réglementation des taxis sur le territoire de la Région Bruxelles-Capitale, impliquant une concurrence déloyale, d'une part, et l'exploitation de taxis sans autorisation, d'autre part. Des voitures ont ensuite été saisies le lundi 3 mars 2014 lors d'un contrôle à Ixelles (De Salle & al, 2015).

Suite à une plainte pour actes contraires aux pratiques honnêtes du marché déposées contre UberPop, le 5 mars 2014, par la société « Radio Taxi bruxellois », deux décisions ont été rendues par la justice belge³¹, à savoir : le jugement du tribunal de commerce de Bruxelles du 31 mars 2014 et le jugement du tribunal de commerce du 23 septembre 2015.

³⁰ Il s'agit d'une application mobile pour smartphone. Celle-ci permet de mettre en relation des passagers potentiels avec des particuliers qui les transportent contre rémunération (Gracos, 2016).

³¹ Il fait également mention d'un jugement du Tribunal de police du 4 mai 2015 concernant un chauffeur prestant des services de transport via l'application Uber poursuivi pour avoir exploité un service de taxis sans autorisation.

Jugement du tribunal de commerce de Bruxelles du 31 mars 2014³² :

La SA « Radio Taxi bruxellois » introduit une action en cessation contre la S.P.R.L. Uber. S'agissant du fond des prétentions formulées par la société de taxis, le tribunal ne cherche pas à vérifier si Uber est conforme au cadre normatif pour être qualifié de service de taxis au sens de l'ordonnance bruxelloise. Il présuppose que ces services de transport sont des services de taxis et qu'ils doivent donc disposer d'une autorisation d'exploitation. Le tribunal ordonne la cessation d'activité d'Uber sous peine d'une astreinte de 10.000 euros par infraction constatée. Le jugement est rendu par défaut.

Jugement du tribunal de commerce de Bruxelles du 23 septembre 2015³³ :

Le jugement ayant été rendu par défaut, Uber fait donc opposition. Le tribunal s'attache ici à déterminer si les trajets réalisés grâce à l'application Uber sont des « services de taxis » au sens de l'ordonnance du 27 avril 1995. Le raisonnement du tribunal va confirmer que l'ensemble des conditions est atteint. En conséquence, le tribunal confirme le jugement précédent et déclare illégal le service proposé par Uber.

3.2.3.2 Front commun sectoriel vs. politique régionale

Entre ces deux jugements du tribunal de commerce, un conflit social long de dix-huit mois opposera d'une part Uber, qui refuse d'endosser le statut d'employeur, et d'autre part un front commun sectoriel, pour le moins original, qui se compose des organisations syndicales et patronales du secteur. Selon ce front commun³⁴, le modèle d'Uber et de son application UberPop est basé sur la fraude sociale (chauffeurs sans statut, impasse sur les cotisations...). Il considère qu'Uber doit se conformer aux réglementations en vigueur ou l'application UberPop doit être interdite sur le territoire belge (Gracos, 2016).

Ce front commun sectoriel va adresser ses revendications au pouvoir politique régional. C'est également vers celui-ci et vers les utilisateurs que vont être menées les mobilisations et les campagnes de sensibilisation. Suite à l'interdiction d'UberPop, un conflit va naître entre

³² SPRL UBER BELGIUM vs. SA RADIO TAXI BRUXELLOIS, 31 mars 2014, Tribunal de commerce de Bruxelles – Jugement – Chambre des actions en cessation.

³³ SPRL UBER BELGIUM vs. SA RADIO TAXI BRUXELLOIS, Tribunal de commerce néerlandophone de Bruxelles – Jugement- chambre du président – action de cessation (traduction française MUHEME Daniel, NEYRINCK Norman et PETIT Nicolas).

³⁴ Ce front commun est composé des organisations syndicales CSC-Transcom et UBT-FGTB, du Groupement national des entreprises de voitures de taxis et de location avec chauffeur (GTL, qui constitue la plus importante fédération patronale du secteur) et d'associations d'exploitants de taxis et de centrales radiotéléphoniques diverses comme l'Association des taxis bruxellois (ATB), Autolux, Brussels Unified Taxi (BUT), la Fédération des taxis bruxellois (FEBET), la Fédération nationale des exploitants indépendants de taxis (FNEIT), Ingoboka Taxis, Taxis bleus, Taxis uclois 2000, Taxis United, Taxis verts, Unitax, l'Union professionnelle des exploitants de taxis bruxellois (UPETB) et l'Union professionnelle des exploitants de taxis et taxis-camionnettes (UPETTC).

deux niveaux de pouvoir politique : le gouvernement de la Région Bruxelles-Capitale et la Commission européenne. En effet, le 15 avril 2014, la commissaire européenne chargée de la Société numérique, Neelie Kroes affuble Brigitte Grouwels, la ministre bruxelloise des Transports, du surnom de « ministre de l'antimobilité ». Celle-ci avait en effet mis en demeure Uber d'arrêter ses activités sur le sol bruxellois. De plus, la commissaire européenne va également fustiger la décision du tribunal de commerce par des propos sans équivoque : « Personne ne dit qu'Uber ne devrait pas payer de taxes ou ignorer les lois ! Si le gouvernement bruxellois a un problème avec Uber, il doit trouver un moyen de l'intégrer au lieu de le bannir. Le message donné est celui d'une politique antidéveloppement technologique à Bruxelles. Les Bruxellois sont modernes, ils méritent des services ouverts et modernes » (De Salle & al., 2015:9).

En juillet 2014, le gouvernement Bruxellois Vervoort II se met en place, au sein duquel Pascal Smet est ministre de la mobilité. Celui-ci change de cap et laisse entrevoir une ouverture du marché à de nouvelles initiatives de transport tel qu'UberPop à Bruxelles. Il constate un réel mécontentement de la part des clients du marché actuel des services de taxis. Il se dit ouvert à l'intégration d'Uber dans le paysage bruxellois avec une adaptation de la législation destinée à encadrer ce nouveau service. Selon Pascal Smet, Uber serait, en effet, une solution à envisager pour améliorer la mobilité dans Bruxelles.

Poursuivant sa contestation, le 8 décembre 2014, le « Groupement national des entreprises de voitures de taxis et de location avec chauffeur » a invité le Gouvernement bruxellois par la voix de son secrétaire, Pierre Steenberghen, à prendre ses responsabilités et à agir contre les pratiques d'Uber en suivant ainsi l'exemple de la cour de commerce de La Haye qui a estimé que l'application UberPop enfreignait la loi et qu'il s'agissait d'un mode de transport payant illégal. Ensuite, dès le 11 décembre 2014, la contestation des taxis a repris de plus belle : en front commun contre Uber, les *taximen* bruxellois ont apposé sur leur véhicule le slogan : « Ceci n'est pas un taxi clandestin... » (De Salle & al., 2015).

Dans la foulée, le front commun des taxis de Bruxelles a écrit au ministre bruxellois de la Mobilité, Pascal Smet (S.p.a.), exigeant des mesures concrètes pour réprimer pénalement les infractions constatées par les chauffeurs travaillant pour le compte d'Uber.

En février 2015, Pascal Smet soumet un projet de réforme sectoriel, le « Plan Taxi 2015-2019 », au gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale. Il vise, d'une part, à assainir les pratiques dans le secteur des taxis et d'autre part, à poser un nouveau cadre réglementaire pour « les services de transport offerts comme activité complémentaire par des particuliers avec leur propre véhicule ». En cela, le plan du ministre rencontre la demande d'un cadre légal spécifique formulé par les représentants d'Uber. Ce Plan Taxi est rejeté par

le front commun sectoriel qui dénonce une incitation au travail illégal, à l'évasion fiscale, ... Fin mars 2015, le front commun obtient gain de cause et la première version du plan taxi est recalée par le gouvernement bruxellois.

Le 23 septembre 2015, la décision du tribunal de commerce bruxellois met un terme provisoire au conflit en déclarant illégal le service UberPop. Uber fait appel de ce jugement, mais la cour déclare l'appel irrecevable.

3.2.3.3 Conséquences au niveau de la Région Bruxelles -Capitale

Malgré la décision de justice de mettre fin à l'usage de l'application UberPop à Bruxelles, la société reste présente à travers une autre application : UberX. À la différence de la première, celle-ci fait appel à des chauffeurs professionnels. Cependant, le front commun la considère également comme illégale. Le conflit n'est donc pas terminé.

Durant le mois d'avril 2017, le ministre Smet a proposé un nouveau plan taxi au front commun³⁵. Ce nouveau plan, qui trace les contours d'un nouveau cadre juridique, sera bientôt soumis au Conseil consultatif du secteur des taxis. Uber ne perd donc pas espoir de relancer son application UberPop sur le sol bruxellois, mais l'avenir d'UberPop est conditionné au futur « plan Taxi » du Gouvernement bruxellois et à la nécessaire libéralisation du secteur.

Nous constatons qu'une réelle nécessité de réviser le domaine des taxis s'impose et que le politique ne semble pas trouver d'accord avec la concertation sociale. Le monde change dans une direction qui ne semble plus en relation avec nos pratiques d'autrefois. Ainsi Uber marque cette nouvelle tendance et l'interdire ne permettra pas de la stopper. Si ce n'est pas UberPop, un autre débarquera bientôt sur le marché. La Commission européenne considère que l'interdiction des plateformes telles qu'Uber ne peut être qu'une mesure exceptionnelle³⁶. Des changements sont donc nécessaires et Uber a mis en exergue la nécessité d'une intervention législative ou du moins, d'une adaptation du cadre normatif existant.

³⁵ Le document « *Principe de réforme secteur du transport rémunéré* » est disponible en ligne sur : http://www.mobielbrussel.irisnet.be/static/attachments/articles/na/510/Note%20de%20principe_plan%20taxi.pdf

³⁶ COMMISSION EUROPEENNE, 2016, *Communication de la commission au parlement européen, au conseil, au comité économique et social européen et au comité des régions : un agenda européen pour l'économie collaborative*, COM (2016) 356 final (02 juin).

3.3 Uber face à un cadre normatif discordant dans différents États européens

Dans le cadre de ce mémoire, nous avons favorisé une approche comparative de la législation afin de démontrer qu'Uber est face à un cadre normatif discordant favorisant son implantation et rendant ainsi difficile la mise en place d'une régulation. Nous allons dans le point suivant détailler les autorités compétentes en matière de services de taxis ainsi que différentes réglementations en vigueur, en particulier quant à l'octroi des licences et à la possibilité ou non pour Uber de proposer ses services dans un espace géographique donné.

3.3.1 Autorités compétentes en matière de services de taxis

Au Royaume-Uni, en Allemagne et en France, il existe une législation nationale, mais les pouvoirs décentralisés bénéficient d'un certain degré d'autonomie. En Belgique, avant 1988, l'État fédéral était compétent pour légiférer en matière de taxi. Suite à la troisième réforme de l'État en 1988, la matière de services de taxis s'est régionalisée et appartient désormais aux Régions.

Dans les quatre pays analysés, les entités locales exercent une influence importante sur l'introduction des règlements liés aux services de taxis. En effet, dans chaque État, les pouvoirs sont décentralisés. Ainsi, les autorités locales bénéficient d'une grande liberté quant à l'établissement des règles qu'elles souhaitent mettre en place, entraînant de ce fait un cadre normatif discordant (Rienstra, Bakker & Visser, 2015).

Belgique	Royaume-Uni	Allemagne	France
La régulation est décentralisée et relève de la compétence des trois Régions, Bruxelles-Capitale, Wallonie et Flandre.	Une législation nationale existe, mais toutes les municipalités ont un degré d'autonomie important dans l'établissement de la régulation.	Une législation nationale est en place, mais les États fédérés (<i>Länder</i>) ont l'autonomie de pouvoir dévier de celle-ci.	Une législation nationale existe, mais les administrations locales sont responsables de l'établissement des exigences pratiques supplémentaires.

3.3.2 Réglementation en matière d’octroi des licences

3.3.2.1 Belgique

Le marché des taxis relève de la compétence des Régions : Bruxelles-Capitale, Wallonie et Flandre. Dans chacune des Régions, les personnes désirant devenir chauffeur de taxi se doivent d’avoir un certificat de bonne conduite, un permis de conduire et une carte d’identité. Depuis le 29 mars 2007³⁷, de nouveaux tests de sélection sont organisés par la Direction des Taxis. Ils constituent la première étape du parcours professionnel du candidat chauffeur de taxi et remplacent ainsi les tests comportementaux organisés par la STIB depuis 2001³⁸. Le candidat effectue des examens pratiques et théoriques à l’issue desquels l’administration décide de la délivrance ou non du « certificat de capacité définitif ». En Belgique, les licences sont accordées pour des zones spécifiques et sont limitées à un nombre maximum de délivrances (renouvelées annuellement). En Wallonie, le chauffeur doit posséder sa propre voiture conforme aux normes.

3.3.2.2 Royaume-Uni

Au Royaume-Uni, les municipalités ont un degré d’autonomie important en la matière. Ainsi, certaines villes demandent une assurance obligatoire ; d’autres ont un *numerus clausus* pour restreindre le nombre de taxis ; d’autres encore, comme Londres, ne déterminent aucune limite à l’octroi des licences. Par contre, dans toutes les villes, quatre critères communs sont requis : avoir 21 ans, un certificat médical, un extrait du casier judiciaire et un permis de conduire.³⁹

La réglementation londonienne pour les services de taxis est probablement la plus élaborée et la plus stricte que nous analyserons. Elle est d’ailleurs souvent considérée comme un modèle pour le reste du pays. C’est pourquoi nous nous proposons de l’examiner plus en détails (Darbera, 2014). Pour pouvoir bénéficier d’une licence à Londres (qui est payante et renouvelable tous les trois ans), il faut avoir 21 ans minimum, pouvoir fournir un extrait de casier judiciaire vierge et être en possession d’un permis de conduire. De plus, il est également nécessaire de fournir un certificat médical, qui devra être renouvelé régulièrement. Les candidats doivent également passer un permis de conduire spécifique

³⁷ Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur du 29 mars 2007, entré en vigueur le 01 juillet 2007, n°2007031181.

³⁸ BRUXELLES MOBILITE, mars 2017, *Chauffeurs de taxis*.

URL : <http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/partners/professionnels/chauffeurs-taxis> (consulté le 17 juin 2017)

³⁹ GOVERNMENT UK, *Driving licences for taxis and private hire vehicles*.

URL : <https://www.gov.uk/taxi-driver-licence/type-of-driving-licence> (consulté le 17 juin 2017)

correspondant aux caractéristiques des véhicules autorisés comme taxis. La compétence topographique des candidats chauffeurs de taxi est sanctionnée par un examen très difficile, le *Knowledge*, qui demande de mémoriser des milliers de noms de rues et des centaines d'itinéraires (Rienstra, Bakker & Visser, 2015).

3.3.2.3 *Allemagne*

Même si un cadre législatif est fixé au niveau national sur certains éléments liés à la profession, l'activité de taxi est déléguée aux *Länder*, qui peuvent définir par la suite des autorités subordonnées responsables. Ces autorités responsables attribuent ou retirent les permis et licences, mais réglementent également l'activité. Ainsi, dans certaines régions, le nombre de licences est limité alors que dans d'autres, non. Il faut satisfaire à plusieurs exigences pour bénéficier de la licence, qui sont communes à l'ensemble du territoire : être âgé au minimum de 21 ans, être en possession d'un permis de conduire de plus de deux ans et avoir un casier judiciaire vierge. De plus, certains *Länder* requièrent un examen médical et un test de connaissances ainsi qu'une déclaration de responsabilité du chauffeur envers les passagers (Rienstra, Bakker & Visser, 2015).

3.3.2.4 *France*

La profession de chauffeur de taxi est réglementée au niveau national. Il faut satisfaire à plusieurs conditions pour bénéficier d'une licence de chauffeur : avoir un casier judiciaire vierge, justifier d'un permis de conduire, avoir réussi l'examen du certificat de capacité professionnelle et suivre la formation continue obligatoire⁴⁰. De plus, le chauffeur de taxi souhaitant exercer doit être titulaire d'une autorisation de stationnement (ADS), appelée communément licence de taxi. Celle-ci, valable cinq ans, est renouvelable⁴¹. Cette autorisation détermine une zone de prise en charge des clients, plus ou moins importante, à l'intérieur de chaque région ou département. À défaut d'être titulaire d'une ADS, le chauffeur peut être soit locataire ou salarié pour le compte d'un exploitant bénéficiant de l'autorisation. De plus, en fonction de la commune, le nombre d'octrois d'ADS est limité. Il revient aux Maires et Préfets de définir le besoin en taxis de leur ville pour ensuite fixer un

⁴⁰ DIRECTION DE L'INFORMATION LEGALE ET ADMINISTRATIVE (premier ministre), 19 octobre 2016, *Permis de conduire professionnel : contrôle médical obligatoire*, Services-public.fr : le site officiel de l'administration française.
URL: <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F1255> (consulté le 18 juin 2017)

⁴¹ DIRECTION DE L'INFORMATION LEGALE ET ADMINISTRATIVE (premier ministre), 08 février 2016, *Autorisation de stationnement de taxi (licence de taxi)*, Services-public.fr : le site officiel de l'administration française.
URL: <https://www.service-public.fr/professionnels-entreprises/vosdroits/F1347> (consulté le 18 juin 2017)

nombre d'autorisations à délivrer. Il faut également ajouter que cette autorisation est très coûteuse. Le montant s'élève de 40.000 à 400.000 euros selon le département⁴².

Tableau 8 : Récapitulatif de la réglementation en matière d'octroi des licences			
Belgique	Royaume-Uni	Allemagne	France
<p>Au niveau national :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Certificat de bonne vie et mœurs - Permis de conduire <p>- Carte d'identité</p> <p>- Tests de sélection</p> <p>Ceci donne droit à un certificat de capacité définitif.</p> <p>La licence est accordée pour des zones et elles sont limitées (renouvellement annuel).</p>	<p>À Londres (*) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Certificat de bonne vie et mœurs - Permis de conduire spécial taxi <p>- 21 ans</p> <p>- Certificat médical</p> <p>- <i>Knowledge</i></p> <p>(*) considéré comme la référence</p>	<p>Au niveau national :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Certificat de bonne vie et mœurs - Permis de conduire de plus de 2 ans <p>- 21 ans</p> <p>Certains <i>Länder</i> :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Examen médical - Test de connaissance local - Déclaration de responsabilité du chauffeur envers le passager 	<p>Au niveau national :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Certificat de bonne vie et mœurs - Permis de conduire <p>- Examen de certificat de capacité</p> <p>- Formation continue obligatoire</p>

3.3.3 Uber : autorisation ou interdiction

3.3.3.1 Belgique

En Belgique, UberPop n'a été actif qu'à Bruxelles. La justice belge a interdit ce service suite au jugement du tribunal de commerce de Bruxelles du 23 septembre 2015⁴³ (confer chapitre 3.2.3.1). Selon la décision de justice, UberPop ne satisfait pas aux exigences de la législation bruxelloise qui impose des contrôles de sécurité sur les voitures et les conducteurs ainsi que le paiement de charges sociales et d'impôts,... L'amende maximale pour les conducteurs Uber s'élève à 10.000 euros. Néanmoins, Uber continue d'offrir ses services dans la capitale sous une autre enseigne, UberX. La Région de Bruxelles-Capitale a indiqué

⁴² DROUIN Pauline, *Guide taxi & VTC -Tout savoir sur les taxis et VTC : acheter ou vendre une licence de taxi*. URL : <http://www.taxi-vtc.eu/acheter-vendre-licence-taxi> (consulté le 08 avril 2017)

⁴³ SPRL UBER BELGIUM vs. SA RADIO TAXI BRUXELLOIS, Tribunal de commerce néerlandophone de Bruxelles – Jugement- chambre du président – action de cessation (traduction française MUHEME Daniel, NEYRINCK Norman et PETIT Nicolas)

son souhait de réguler et elle tentera de modifier les règlements pour permettre à Uber d'opérer légalement (plan Smet⁴⁴).

3.3.3.2 *Royaume-Uni*

Malgré de nombreuses réticences, Uber a tout de même eu certaines victoires dans sa conquête de l'Europe, notamment à Londres où l'application Uber et la méthode qu'elle utilise pour établir ses tarifs ont été reconnues conformes à la loi britannique. Ainsi le 16 octobre 2016, la *High Court of Justice* a donné tort à *Transport for London*⁴⁵ qui, sous la pression des chauffeurs de taxi, soutenait que l'application Uber fonctionnait comme un taximètre, appareil exclusivement réservé aux conducteurs de *black cabs* qui, pour avoir le droit d'utiliser un taximètre, doivent payer une taxe et suivre une formation spécifique. Suivant la décision de la *High Court of Justice*, Uber peut donc continuer à circuler légalement et à calculer ses tarifs selon la même méthode (Petit & Hadjidj, 2017).

Cependant, Uber reste tout de même un sujet sensible créant un conflit latent avec les taxis. Ainsi, en septembre 2015, l'agence *Transport for London* a lancé une consultation sur l'opportunité de réglementer l'activité des *VTCs / Minicabs* de façon générale et l'activité d'Uber en particulier. Si la consultation a reçu 16.000 participations, elle a été largement dépassée par les 200.000 signatures de la pétition lancée par Uber pour éviter que cette réglementation n'aboutisse. S'en est suivie une discussion entre *Transport for London* et les entreprises concernées (dont Uber). En janvier 2016, *Transport for London* a proposé dix mesures, dont six ont été adoptées (confer annexe 2). En août 2016, Uber a fait un recours devant la *High Court of Justice*, concernant une de ces mesures qui impose la mise en place d'un test de connaissance de l'anglais pour les conducteurs. Uber considère que 33.000 chauffeurs (sur un total de 110.000) pourraient être évincés en raison de ce test. Le 3 mars 2017, la Cour a pourtant donné raison à *Transport for London* qui a déclaré que le test sera applicable dès septembre 2017 (Petit & Hadjidj, 2017).

Actuellement, le maire travailliste de Londres, Sadiq Khan, élu en mai 2016, a décidé de partir en guerre contre Uber et apporte son soutien aux taxis traditionnels. Dans une initiative visant à restaurer l'équilibre en faveur de ces derniers, il a présenté un plan d'aide au secteur traditionnel des taxis. Sadiq Khan souhaite que les chauffeurs qui travaillent dans ce secteur

⁴⁴ Le document « *Principe de réforme secteur du transport rémunéré* » est disponible en ligne sur : http://www.mobielbrussel.irisnet.be/static/attachments/articles/na/510/Note%20de%20principe_plan%20taxi.pdf

⁴⁵ « *Transport for London* » (TfL) est l'organisme public local responsable des transports en commun de la ville de Londres et du Grand Londres, au Royaume-Uni

soient assurés d'un environnement de travail sécurisé et d'une formation appropriée⁴⁶.

3.3.3.3 *Allemagne*

Dans le cas de l'Allemagne, nous sommes face à une première : un pays interdisant l'ensemble du service UberPop au niveau national. En août 2014, le tribunal régional de Francfort, saisi par *TaxiDeutschland*, avait interdit les activités d'UberPop dans toute l'Allemagne. Le tribunal a estimé qu'Uber pratique une concurrence déloyale en fixant des prix inférieurs et que ses prestataires ne sont pas habilités, conformément aux règles allemandes, à transporter des passagers (Rienstra, Bakker & Visser, 2015).

Le jugement a été annulé deux semaines plus tard, sur base de raisons techniques et non sur le fond. En mars 2015, une nouvelle décision du tribunal régional de Francfort interdisait à nouveau l'application UberPop dans toute l'Allemagne. Chaque violation de cette décision entraînera une amende de 250.000 euros, a précisé le tribunal⁴⁷.

En novembre 2015, la société Uber a suspendu l'ensemble de ses services à Hambourg, Francfort et Düsseldorf. Le service UberX reste maintenu à Munich et à Berlin. Les services y sont assurés par des taxis qui ont signé un accord avec Uber et pour lesquels celui-ci achète des licences en bonne et due forme.

Il faut également ajouter que le modèle d'Uber dysfonctionne en Allemagne, car les licences traditionnelles s'obtiennent presque gratuitement ou bien se louent à des prix très raisonnables. De ce fait, Uber n'arrive pas à convaincre des chauffeurs de taxi salariés ou des chômeurs à devenir des prestataires indépendants, d'autant que l'Allemagne vit quasiment dans une situation de plein emploi (Reiche & Elie, 2017).

3.3.3.4 *France*

Le 1^{er} octobre 2014, suite à de nombreuses grèves des taxis dénonçant une concurrence déloyale, l'Assemblée nationale a adopté la loi Thévenoud⁴⁸ afin de permettre aux voitures de tourisme avec chauffeur (VTC) et aux taxis de cohabiter et de se concurrencer l'un et l'autre, moyennant des restrictions pour Uber. L'article L. 3121-11-2 interdit d'exercer

⁴⁶ SADIQ Khan, MAYOR OF LONDON, septembre 2016, *Taxi and Private Hire: Action Plan 2016*, Transport for London, Londres

⁴⁷ Reuters: AUCHARD Eric, 2 septembre 2014, *Frankfurt court bans Uber taxi services across Germany*. URL : <http://www.reuters.com/article/us-virginia-protests-idUSKCN1AT09B> (Consulté le 02 juillet 2017)

⁴⁸ Loi Thévenoud : Loi n°2014-1104 du 1^{er} octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur. NOR : INTX1414821L, *Journal Officiel de la république Française (JORF)*, n° 0228 du 02 octobre 2014, p. 15938.

l'activité d'exploitant taxi sans être titulaire de l'autorisation de stationnement et met fin, de ce fait, à UberPop. De plus, l'article L. 3124-4 de la même loi les punit en cas de non-respect de la loi à un an d'emprisonnement et à 15 000 € d'amende.

La société Uber a engagé en janvier 2015 une procédure devant le Conseil constitutionnel français contre la loi Thévenoud. En effet, la société Uber estime que cette loi va à l'encontre de « la liberté d'entreprendre ». Le Conseil a tranché le 22 septembre 2015 : UberPop est définitivement interdit sur le territoire français. La décision est sans appel, ce qui rend UberPop officiellement illégal en France⁴⁹.

Tableau 9 : Récapitulatif en matière d'autorisation d'activité			
Belgique	Royaume-Uni	Allemagne	France
<p>23 septembre 2015, le jugement du tribunal de commerce de Bruxelles déclare UberPop interdit dans la Région de Bruxelles-Capitale.</p> <p>L'amende pour les taxis Uber s'élève à 10.000 euros.</p>	<p>Plusieurs manifestations ont eu lieu, mais le syndicat des taxis londoniens n'a pas réussi à faire condamner Uber.</p>	<p>En mars 2015, le tribunal de Francfort déclare UberPop interdit pour toute l'Allemagne.</p> <p>Une interdiction finalement levée.</p> <p>Un compromis a été trouvé à Berlin et Munich.</p> <p>En novembre 2015, Uber a été interdit dans trois autres villes (Reiche & Elie, 2017).</p>	<p>La loi Thévenoud, votée en octobre 2014 (entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2015) interdit de proposer une prestation de transport routier « à titre onéreux », si l'on n'est pas enregistré comme chauffeur de taxi ou de véhicule de tourisme avec chauffeur (VTC).</p>
<p>UberPop est interdit par la Région Bruxelles-Capitale.</p>	<p>Uber est autorisé</p>	<p>Autorisé à Berlin et Munich, Uber est interdit à Francfort, Hambourg, Düsseldorf.</p>	<p>Uber est illégal, mais poursuit tout de même une activité.</p>

⁴⁹ Décision n°2015-484 QPC du 22 septembre 2015, Société Uber France SAS et autre (II) [incrimination de la mise en relation de clients avec des conducteurs non professionnels] Conseil constitutionnel.

3.4 Uber : risque pour le modèle salarial

À côté de cette concurrence déloyale et de ce flou juridique lié au manque d'harmonisation, il y a également un risque pour le modèle salarial. Dans un premier temps, nous présenterons à travers les conditions générales d'Uber le modèle salarial qu'il préconise. Des entretiens semi-directifs, réalisés auprès de chauffeurs Uber, révèlent que ceux-ci sont liés à la plateforme par un statut qui ne semble pas refléter la réalité. Ensuite, nous proposerons une analyse comparative de quatre États européens, afin de mettre en évidence leurs positions, leurs actions et les conflits sociaux auxquels ils doivent faire face.

3.4.1 Uber : « prestataire tiers-indépendant »

Selon les conditions générales d'Uber : Les Services proposés par Uber constituent une plateforme technologique permettant aux utilisateurs des applications mobiles ou des sites Web d'Uber, qui sont fournis dans le cadre des Services, d'organiser et de planifier des déplacements et/ou des services logistiques avec des prestataires tiers indépendants desdits services, incluant en cela des prestataires tiers indépendants de services de transport et des prestataires tiers indépendants de services logistiques sous contrat avec Uber ou certains affiliés d'Uber (les « Prestataires tiers »). VOUS RECONNAISSEZ QU'UBER NE FOURNIT PAS DE SERVICES DE TRANSPORT OU LOGISTIQUES ET QU'ELLE N'AGIT PAS EN QUALITÉ DE TRANSPORTEUR ET QUE L'ENSEMBLE DESDITS SERVICES DE TRANSPORT OU DE SERVICES LOGISTIQUES SONT FOURNIS PAR DES PRESTATAIRES TIERS INDÉPENDANTS QUI NE SONT PAS EMPLOYÉS PAR UBER OU L'UN OU L'AUTRE DE SES AFFILIÉS (Conditions générales UBER, 2017).

Uber considère donc qu'il travaille avec des « prestataires indépendants ». Il justifie ce statut en considérant que cela leur permet d'être libres, autonomes et d'avoir des horaires à la carte. Uber insiste également sur la grande flexibilité des prestations qui leur permettrait de poursuivre un travail principal. « Avec Uber, vous conduisez quand vous le souhaitez, sans aucune contrainte, de façon libre et flexible. Vous construisez votre propre emploi du temps »⁵⁰. Cependant, notons que les chauffeurs sont aussi cotés selon leur flexibilité et leur disponibilité. Ils doivent ainsi répondre à 80 % des demandes qui leur sont faites sous peine de risquer la suspension de leur compte ou la résiliation unilatérale d'Uber (Wathelet, 2015).

⁵⁰ Confer : site internet d'Uber. URL :

https://www.uber.com/a/join?exp=70801c&lang=fr&utm_source=vivastreet&utm_campaign=jobboard_standard_lic_201504 (consulté le 30 juillet 2017)

Ci-dessous, nous avons retranscrit deux entretiens afin de connaître l'avis des chauffeurs Uber sur la question de leur statut.

Chauffeur Uber 1 : « C'est Uber qui fixe les règles : tarifs, mêmes horaires et pour faire un minimum de chiffre. Je dois travailler de 40 à 50 heures par semaine pour à peine gagner le revenu minimum. Pour ce qui est du coût de l'assurance et de l'entretien de mon véhicule, là, Uber ne bouge pas le petit doigt ! Je suis salarié quand ça les arrange, indépendant quand ça les arrange ! Et toujours perdant... »

Chauffeur Uber 2 : « Si vous refusez de les prendre, au troisième refus, Uber vous met hors ligne avec ce message : "il semble que vous n'acceptez pas les courses pour le moment". Cette "punition" dure généralement deux minutes puis le chauffeur est reconnecté à la plateforme. C'est bien la preuve qu'il y a un lien de subordination ».

3.4.2 Analyse comparative au sein de quatre États européens

3.4.2.1 Belgique

En Belgique, les prestataires d'Uber sont considérés comme des indépendants. Pourtant, il s'avère que la réalité est tout autre. Le Service Public Fédéral belge estime que ce sont des « faux indépendants », définis comme « des travailleurs qui ont un statut d'indépendant alors qu'en réalité, ils exercent leur activité professionnelle sous l'autorité d'un employeur, ce qui implique qu'il devrait normalement s'agir d'une activité salariée »⁵¹. Le recours aux « faux indépendants » est considéré comme une fraude puisqu'elle permet à l'employeur d'éviter les charges patronales de sécurité sociale qui lui incomberaient s'il s'agissait d'un contrat salarié et d'échapper, également, à toute une série de dispositions qui protègent le travailleur (préavis, accidents de travail, durée du travail, protection de la maternité,...).

Concernant le statut de ces prestataires de l'économie collaborative, les réactions entre le monde politique et les syndicats sont assez divergentes. En effet, le secrétaire d'État à la Lutte contre la fraude sociale du gouvernement fédéral Michel, Bart Tommelein (Open VLD), a annoncé en novembre 2015 que, suivant une étude de l'Office National de Sécurité Sociale (ONSS), ses services considéraient les chauffeurs Uber comme des travailleurs

⁵¹ SERVICE PUBLIC FEDERAL BELGE, *Faux indépendants*, Belgium.be informations et services officiels.

URL : http://www.belgium.be/fr/emploi/contrats_de_travail/types_de_contrats/faux_independants (consulté le 29 juin 2017)

indépendants⁵². Plus récemment, en date du 30 juin 2016, le communiqué de presse du ministre de l'Agenda numérique, Alexandre de Croo, invite ceux et celles qui souhaitent « faire de leur activité complémentaire dans l'économie collaborative une activité professionnelle » à « passer au statut d'indépendant en activité principale ou complémentaire »⁵³.

A contrario, les trois syndicats principaux présents en Wallonie s'accordent également pour dire que les travailleurs d'Uber sont des « faux indépendants ». La FGTB, la CSC et la CGSLB mènent campagne pour la reconnaissance de ces personnes en tant que salariés. Ainsi, l'Union Belge du Transport (UBT), centrale professionnelle des transports de la FGTB, a annoncé avoir déposé plainte contre Uber auprès de l'auditorat du travail pour recours à des « faux indépendants ». A ce jour, aucune décision n'a encore été rendue (Bauraind & Vanroelen, 2016).

Dans une autre perspective, *Partena Professional* a proposé, lors de son « Parlement des Entrepreneurs » du 30 mai 2017, la création d'un nouveau statut de collaborateur autonome, qui se situerait entre celui du salarié et de l'indépendant. Les collaborateurs autonomes ressemblent dès lors à des indépendants, mais à l'instar des salariés, ils sont économiquement dépendants de l'employeur. C'est la raison pour laquelle les collaborateurs autonomes méritent une protection contractuelle adaptée. « Notre économie collaborative, présente et future, requiert des personnes capables de travailler de manière autonome, et donc de décider elles-mêmes comment organiser leur travail, mais se sentant néanmoins liées à la plateforme et en en dépendant dans une certaine mesure », explique Yves Stox (*Senior Legal Counsel* chez *Partena Professional*)⁵⁴. Ainsi, la concrétisation de ce statut constituerait un pas important pour préparer le marché de l'emploi à la nouvelle économie.⁵⁵

⁵² CHAMBRE DES REPRESENTANTS, *Note de politique générale. Lutte contre la fraude sociale*, DOC 54 1428/17, 9 novembre 2015, Bruxelles

⁵³ DE CROO Alexander, 30 juin 2016, *Communiqué de presse : La chambre approuve un taux d'imposition simple et peu élevé pour l'économie collaborative*. URL : <http://www.decroo.belgium.be/fr/chambre-economie-collaborative> (consulté le 05 juillet 2017)

⁵⁴ PARTENA PROFESSIONAL, 30 mai 2017, *Le collaborateur autonome*. URL : <https://www.partena-professional.be/fr/programme-parlement-des-entrepreneurs-2017/le-collaborateur-autonome/> (consulté le 25 juillet 2017)

⁵⁵ PARTENA PROFESSIONAL, 25 mai 2017, *Le collaborateur autonome : vers un nouveau statut ? La seconde édition du Parlement des Entrepreneurs de Partena Professional ouvre le débat*. URL : <https://legalworld.wolterskluwer.be/fr/nouvelles/rh-dans-les-medias/le-collaborateur-autonome-vers-un-nouveau-statut-la-seconde-edition-du-parlement-des-entrepreneurs-de-partena-professional-ouvre-le-debat/> (consulté le 25 juillet 2017)

3.4.2.2 *Allemagne*

En Allemagne, il existe une catégorie intermédiaire dénommée les « travailleurs économiquement dépendants » (*arbeitnehmerähnliche Person*). Cette catégorie intermédiaire a été introduite dans diverses dispositions juridiques afin de répondre aux mutations dans le monde du travail. Bien qu'il n'existe pas de définition générale de ce concept, on retient la définition de la Commission européenne : « cela recouvre des situations qui ne relèvent ni de la notion bien établie de travail salarié, ni de celle de travail indépendant. Cette catégorie de travailleurs ne dispose pas de contrat de travail. Ils peuvent ne pas tomber sous le coup de la législation du travail, parce qu'ils occupent une « zone grise » entre le droit du travail et le droit commercial. Quoique formellement « indépendants », ils restent économiquement dépendants d'un seul commettant ou client/employeur pour la provenance de leurs revenus » (Reiche & Elie, 2017). Cinq critères permettent de déterminer s'il y a une dépendance économique du travailleur⁵⁶:

- absence d'indépendance ;
- dépendance économique vis-à-vis d'un tiers ;
- besoin de protection sociale ;
- travail effectué seul sans l'aide de travailleurs subordonnés assujettis ;
- travail effectué principalement à la demande d'un seul client ou être dépendant d'un seul client pour plus de la moitié de la totalité de ses revenus.

Ainsi, ceux-ci peuvent bénéficier de certaines protections accordées aux salariés. La loi a étendu son domaine d'application aux personnes économiquement dépendantes lorsqu'elles exécutent leur prestation de travail selon les cinq critères. Ces travailleurs sont donc considérés comme des travailleurs indépendants, mais, en raison d'un élément de dépendance économique, sont présumés avoir besoin d'une protection supplémentaire. Elles relèvent, sous certains aspects, de la protection légale accordée au niveau du droit social et du droit du travail aux travailleurs salariés.

Face aux nouvelles formes d'économie, qui créent des situations de dépendance importante des travailleurs par rapport à une plateforme, l'Allemagne avait décidé dans un projet de loi de lutter contre ces « faux indépendants ». Celui-ci avait pour objectif d'introduire un système de présomptions destiné à élargir le concept de travailleur salarié au « faux indépendant » (Perruli, 2003). Cependant, ce projet n'a, à l'heure actuelle, pas abouti. Néanmoins, il n'est pas improbable que les évolutions récentes le remettent sur la table des négociations.

⁵⁶ COMITE GENERAL DE GESTION POUR LE STATUT SOCIAL DES TRAVAILLEURS INDEPENDANTS, 2016, *Rapport 2016/01 : Loi sur la nature des relations de travail*, Bruxelles, p.43

3.4.2.3 Royaume-Uni

Le 28 octobre 2016, *Employment Tribunal*⁵⁷ a condamné Uber sous la pression des syndicats pour non-respect du droit du travail. Il reproche à Uber de ne pas reconnaître les chauffeurs qu'il emploie comme des salariés, mais comme des *self-employed* (indépendant). Les chauffeurs estimaient qu'ils étaient qualifiés à tort de *self-employed* et réclamaient de pouvoir bénéficier de vacances, d'indemnités en cas de congés maladie et du salaire minimum garanti par le droit du travail britannique (Petit & Adjidj, 2017).

Le juge Snelson, chargé de l'affaire, estime qu'il est irréal de démentir qu'Uber fournit des services de transport, le simple bon sens prouve le contraire. Dans son jugement, il s'en prend à la mauvaise foi d'Uber. En effet, il considère que le contrat entre Uber et ses chauffeurs est truffé de « fictions »⁵⁸ : un licenciement est une « désactivation », un chauffeur est un « client » et une embauche est un « enrôlement ». Selon lui, l'idée que les chauffeurs sont des indépendants n'est pas crédible, car si tel était le cas, Uber devrait être considéré comme une mosaïque de 30.000 petites entreprises reliées par une plateforme commune. Ainsi, il conclut qu'il n'est pas correct de considérer qu'Uber travaille pour les chauffeurs. La seule interprétation sensée est que le raisonnement est inverse et qu'Uber est en réalité une entreprise de 30.000 employés à Londres⁵⁹. Le tribunal a dès lors reconnu que les chauffeurs Uber étaient des *workers*⁶⁰. La législation britannique a introduit la catégorie des « *workers* », située entre celle de travailleur salarié et celle de travailleur indépendant. Cette catégorie comprend les personnes qui travaillent pour un employeur sans être nécessairement placées sous son autorité. Elles bénéficient d'une protection en matière de salaire minimum, de durée du travail et de congés (Antonmattei, 2008).

Comme le mentionne Maria Ludkin, la directrice des affaires légales du syndicat GMB britannique, qui a porté l'affaire devant les tribunaux : c'est une victoire monumentale et cela va avoir un impact positif pour les 30.000 chauffeurs de Londres⁶¹. Cette décision aura des répercussions sur l'ensemble de l'économie collaborative. Cependant, il ne s'agit que de

⁵⁷ ASLAM & FARRAR vs. UBER B.V, UBER LONDON LTD & UBER BRITANNIA LTD, 28 octobre 2016, *Reserved judgment of the employment tribunal*, Employment tribunal London, case 2202551/2015.

⁵⁸ Mots détournés de leur sens et terminologies entièrement nouvelles

⁵⁹ ASLAM & FARRAR vs. UBER B.V, UBER LONDON LTD & UBER BRITANNIA LTD, 2016, *Reasons for the reserved judgment on preliminary hearing sent to the parties on 28 octobre 2016*, Employment tribunal London, case 2202550/2015.

⁶⁰ ASLAM & FARRAR vs. UBER B.V, UBER LONDON LTD & UBER BRITANNIA LTD, 2016, *Reasons for the reserved judgment on preliminary hearing sent to the parties on 28 octobre 2016*, Employment tribunal London, case 2202550/2015.

⁶¹ ALBERT Eric, 28 octobre 2016, « Au Royaume-Uni, Uber condamné à considérer des chauffeurs comme des salariés », *Le monde*. URL : http://www.lemonde.fr/economie/article/2016/10/28/uber-condamne-a-considerer-des-chauffeurs-comme-des-salaries-au-royaume-uni_5022155_3234.html (Consulté le 18 juillet 2017)

la première manche d'une bataille judiciaire qui s'annonce longue. En effet, Uber a fait appel : l'entreprise minimise la portée du jugement, soulignant que la décision ne concerne que les deux chauffeurs qui avaient porté plainte.

3.4.2.4 France

En France, les prestataires Uber sont reconnus comme des travailleurs indépendants, mais le modèle d'Uber ne cesse d'être contesté. L'organisme chargé de collecter les cotisations de sécurité sociale (Urssaf⁶²) a engagé des poursuites contre Uber et veut que ses chauffeurs ne soient plus considérés comme des travailleurs indépendants, mais comme des salariés. Il estime qu'il existe un lien de subordination entre la plateforme et les chauffeurs.

Le 13 mai 2016, l'Agence centrale des organismes de Sécurité sociale (ACOSS) a annoncé que l'Urssaf d'Ile-de-France avait engagé deux procédures contre la société Uber. La première, menée devant le tribunal des affaires de sécurité sociale, vise à requalifier pour tous les chauffeurs Uber le statut d'indépendant en statut de salarié. Cependant, dans son jugement du 14 décembre 2016, le tribunal a débouté l'Urssaf, lui reprochant notamment d'avoir privé Uber de ses droits à la défense. Le second volet de la procédure se joue au pénal auprès du procureur de la République de Paris. L'Urssaf lui a transmis un « procès-verbal de travail dissimulé » fondé sur le principe du détournement de statut. En effet, pour l'Urssaf, il existe bien un lien de subordination entre Uber et ses chauffeurs, qui justifie qu'ils soient considérés comme des salariés. Le parquet devra donc maintenant déterminer s'il y a lieu d'ouvrir une enquête préliminaire⁶³.

Dans l'optique où l'Urssaf obtiendrait gain de cause, Uber serait contraint de payer des cotisations sociales pour l'ensemble de ses chauffeurs. Guerra, directeur de la réglementation, du recouvrement et du service à l'ACOSS⁶⁴, estime donc que l'enjeu lié à cette procédure dépasse le simple cas d'Uber. En effet, à l'heure actuelle, il y a des centaines de plateformes collaboratives de services et cela devient un réel enjeu pour le financement de la protection sociale⁶⁵.

Pour la requalification du contrat de travail, une décision du conseil de prud'hommes de Paris du 20 décembre 2016 peut être instructive. Ils ont avancé que pour reconnaître le statut de salarié à un chauffeur VTC, il faut s'intéresser à l'existence ou non d'une clause

⁶² Urssaf : Union de recouvrement des cotisations de sécurité sociale et d'allocation familiale

⁶³ CHHUM Frédéric, 20 novembre 2016, *Les chauffeurs auto-entrepreneurs d'Uber sont des salariés*. URL: <https://www.village-justice.com/articles/Les-chauffeurs-auto-entrepreneurs-Uber-sont-des-salaries,23437.html> (Consulté le 15 juin 2017)

⁶⁴ Agence centrale des organismes de Sécurité sociale

⁶⁵ « L'Urssaf veut requalifier les chauffeurs Uber en "salaries" », *Le crible : la lettre d'information hebdomadaire de l'Urssaf Ile-de-France*, n°220 (24mai), p. 6.

d'exclusivité. Cette décision peut constituer un précédent pour les raisonnements futurs (Porta & Sachs, 2017). De plus, le 14 avril 2017, une dizaine de chauffeurs Uber ont assigné Uber aux prud'hommes de Paris. Ils demandent à être requalifiés comme salariés. Ils ont apporté les preuves d'un lien de subordination entre les chauffeurs et la plateforme. « Ils ne sont pas indépendants. Dans la réalité, c'est un maquillage, c'est un camouflage, car Uber décide de tout, depuis l'inscription comme auto-entrepreneur jusqu'à la facturation »⁶⁶.

Enfin, un décret a été publié au Journal officiel du 6 mai 2017⁶⁷ (confer annexe 3) et vise à apporter un début de réponse au phénomène d'«ubérisation» du travail. L'article 60 de la loi Travail / El Khomri (Loi 8 août 2016)⁶⁸ crée des règles pour les travailleurs utilisant une plateforme de mise en relation par voie électronique. Cet article « relatif à la responsabilité sociale des plateformes de mise en relation par voie électronique » impose aux plateformes, à partir du 1^{er} janvier 2018, de prendre en charge la couverture des accidents du travail des prestataires. La responsabilité sociale de la plateforme sera effective lorsque « le travailleur indépendant a réalisé sur la plateforme, au cours de la dernière année civile écoulée , un chiffre d'affaires égal ou supérieur à 13% du plafond de la sécurité sociale » (c'est-à-dire 5.100 euros par an).

Dans ce contexte, Uber s'est associé en France à AXA, le 25 juillet 2017, pour proposer « gratuitement » à ses chauffeurs des produits d'assurance spécifiques qui couvriront les accidents, les soins, les cas d'incapacité partielle ou totale et l'indemnisation des ayants droit dans l'éventualité d'un décès. Concernant la question du financement, Uber affirme que les modalités seront précisées à l'automne 2017⁶⁹.

⁶⁶ PADYCH Claire, 14 avril 2017, Dix chauffeurs attaquent Uber aux prud'hommes : «on n'est pas indépendants. *L'express l'entreprise*

URL : http://lentreprise.lexpress.fr/rh-management/droit-travail/cela-fait-deux-ans-qu-on-demande-a-uber-d-etre-independants_1899020.html (Consulté le 20 juin 2017)

⁶⁷ Décret n°2017-774 du 04 mai 2017 relatif à la responsabilité sociale des plateformes de mise en relation par voie électronique, NOR : ETST1710240D

⁶⁸ Loi n° 2016-1088 du 08 août 2016, relative au travail, à la modernisation du dialogue social et à la sécurisation des parcours social et à la sécurisation des parcours professionnels – article 60

⁶⁹ BOHIC Clément, 25 juillet 2017, *Uber aborde sa responsabilité sociale avec AXA*.
URL: http://www.itespresso.fr/uber-responsabilite-sociale-axa-166486.html?inf_by=59831cd0681db8d50a8b47e0 (Consulté le 08 août 2015)

4 DISCUSSION

Nous développerons notre discussion en proposant la même structure en quatre axes que dans le chapitre précédent. Nous mettrons en évidence les nouveaux enjeux liés à l'économie collaborative telle que pratiquée par Uber. Nous proposerons quelques pistes de réforme possibles en droit du travail pour encadrer ces nouveaux défis liés à l'économie collaborative : adapter le cadre normatif, harmoniser les pratiques internationales, suivre une ligne directrice plus européenne et repenser le modèle salarial.

4.1 Uber : acteur « particulier » de l'économie collaborative

Comme nous l'avons vu dans notre partie théorique, les contours de l'économie collaborative restent encore flous : d'une part parce qu'elle concerne de multiples secteurs d'activités, d'autre part parce qu'elle fait l'objet de tensions au sein de son modèle et enfin, parce qu'autour du concept d'économie collaborative cohabitent des notions voisines qui ont tendance à se regrouper et dont les notions varient sans cesse. Ainsi, face à ce flou conceptuel, certains auteurs vont manipuler les définitions pour inclure, ou non, Uber dans l'économie collaborative.

Pour déterminer si Uber est un acteur de l'économie collaborative, nous avons décidé de nous baser sur l'ouvrage de Botsman⁷⁰ et Rogers⁷¹ (2011) : *What's mine is yours : How collaborative consumption is changing the way we live*. Celui-ci est cité par la littérature scientifique comme une référence en ce qui concerne les principes qui régissent l'économie collaborative. En nous référant à cet ouvrage, nous avons pu identifier qu'Uber intègre leur typologie, en ce sens qu'il rejoint le segment de la consommation collaborative et qu'il rencontre les quatre principes qui régissent l'économie collaborative, à savoir : une masse critique d'utilisateurs, un principe d'horizontalité pair-à-pair, une mutualisation des ressources inexploitées et une relation de confiance.

Cependant, comme nous avons pu également le mettre en évidence, Uber se développe de plus en plus en poursuivant une logique capitaliste vouée à ne profiter qu'à ses propres

⁷⁰ Rachel Botsman a travaillé comme chargée d'enseignement à la *Kennedy School of Government*. Elle a été consultante chez Prophet et a travaillé à la Fondation Clinton où elle a occupé le poste de directrice « *Kids and Marketing* ». Elle est aujourd'hui directrice de la stratégie d'OZOLab, fonds et incubateur à destination des *start-up* de l'environnement.

OZOLab est une société ayant pour objectif d'avoir un impact positif sur le monde à travers les entreprises).

⁷¹ Roo Rogers est quant à lui entrepreneur et président de Redscout Ventures. Il a participé à la fondation d'OZOLab et est l'ancien CEO d'OZOcar (première entreprise d'OZOLab qui est un service de voitures de couleur noire à New-York qui utilise uniquement des Toyota Prius avec WiFi)

intérêts⁷². Ainsi, les critiques l'assimilent souvent à une forme classique de capitalisme où rien n'est partagé. Un nouveau terme a même fait son apparition « *platform capitalism* » tel que développé par Nick Srnicek dans son ouvrage *Platform Capitalism Polity* publié en 2016. Il y affirme qu'Uber serait guidé par une logique capitaliste qui ne doit plus être confondue avec le monde du collaboratif. Selon lui, Uber en serait, au contraire, le parasite. C'est également l'avis de Michel Bauwens (2015), auteur de « Sauver le monde vers une société post-capitaliste avec le *peer-to-peer* », qui considère Uber comme une formule parasitaire, dans la mesure où ces sociétés captent la valeur sans la rémunérer. Il ajoute : « Uber ne relève pas de cette économie collaborative ou de partage » (Charlot, 2016:11). De ce fait, tout le monde ne semble pas s'accorder sur la position d'Uber en tant qu'acteur à part entière de l'économie collaborative.

De plus, le débat autour d'Uber peut reprendre de plus belle lorsque l'on connaît son nouveau pari : se passer de chauffeur ! En effet, depuis 2015, Uber s'est associé avec l'Université Carnegie Mellon pour créer à Pittsburgh le « Centre de Technologies Avancées Uber ». Ensemble, ils travaillent sur les nouvelles technologies dans l'optique de faire progresser la mission que s'est fixée Uber : apporter un transport sûr et fiable à tout le monde. Dans le cadre de ces recherches, Uber expérimente des voitures autonomes qui permettront de transporter des passagers sans chauffeur.

« La raison pour laquelle Uber peut coûter cher, c'est que vous payez pour le chauffeur dans la voiture. Quand il n'y a plus de chauffeur dans la voiture, le coût pour prendre un Uber sera plus faible. »⁷³ (Travis Kalanick, CEO Uber)

À travers ces limites, nous voulions attirer l'attention du lecteur sur le fait que, dans notre analyse, nous avons considéré qu'Uber faisait partie de l'économie collaborative sur base de la typologie de Botsman et Rogers (2011). Mais, force est de constater que les stratégies développées par Uber sont parfois à la limite des principes de l'économie collaborative. À force d'en vouloir toujours plus, Uber risque de se détourner de sa philosophie initiale qui consistait à mettre en relation par l'intermédiaire d'une application mobile les personnes désirant se déplacer avec des chauffeurs non professionnels. C'est pourquoi nous avons considéré qu'Uber est un acteur particulier de l'économie collaborative.

⁷² HASSAN Nabil Sheikh, 2015, *op.cit*

⁷³ CHAMPEAU Guillaume, 07 avril 2015, Uber recrute pour mettre rapidement ses VTC au chômage. URL : <http://www.numerama.com/magazine/32717-uber-recrute-pour-mettre-rapidement-ses-vtc-au-chomage.html> (Consulté le 3 août 2017)

4.2 Adapter le cadre normatif

L'irruption d'Uber à Bruxelles, comme dans bien d'autres villes, a secoué le cadre normatif général établi. Uber se heurte aux services de taxis, déjà en place et structurés par des règles liées à la profession, alliant savoir-faire, régulations et règles déontologiques partagées entre professionnels. Ainsi, ce système concurrentiel est pratiqué de manière illégale et déloyale vis-à-vis du secteur des taxis. Les rebondissements juridiques et politiques révèlent un réel conflit entre l'économie traditionnelle et l'économie collaborative marchande.

Nous pouvons donc considérer Uber comme un acteur disruptif au sein d'un marché fortement régulé. Ces tensions ont donc mis en lumière la nécessité d'une intervention de la part du législateur ou, du moins, une adaptation du cadre normatif existant. Plusieurs possibilités pourraient être envisagées et nous allons plus particulièrement aborder les trois voies développées par David Renders (2016) – professeur de l'Université catholique de Louvain et avocat au barreau de Bruxelles.

Une première voie serait d'appliquer l'ensemble des réglementations actuelles à Uber (Petit, 2015). Ainsi, il se verrait appliquer les mêmes contraintes qu'aux services de taxis. Chaque conducteur Uber devrait donc : obtenir une autorisation dans le cadre d'un *numerus clausus* lié à l'ensemble des véhicules fonctionnant avec l'application, fournir la totalité des documents liés à l'accès à la profession, appliquer les prix fixés par le gouvernement. Lors d'un entretien, Michel Bauwens (2015) a également mentionné qu'il faudrait réguler les taxis Uber de la même manière que le secteur traditionnel. Il considère que des acteurs, comme Uber, ne jouent pas sur le même pied d'égalité que les services de taxis et qu'il est donc important de réinstaurer un équilibre⁷⁴. Cependant, cette première approche semble problématique du fait qu'elle revient à proscrire les principes d'Uber et à lui retirer son caractère novateur. Cette approche est notamment soutenue par le Parti Socialiste et le front commun⁷⁵.

⁷⁴ SIMON Frédéric, 12 juillet 2016, *Uber'should be regulated like rest of the economy*, Euractiv.com. URL : <https://www.euractiv.com/section/digital/interview/tues-michel-bauwens-uber-or-airbnb-should-be-regulated-like-rest-of-the-economy/> (consulté le 01 août 2017)

⁷⁵ Ce front commun est composé des organisations syndicales CSC-Transcom et UBT-FGTB, du Groupement national des entreprises de voitures de taxis et de location avec chauffeur (GTL, qui constitue la plus importante fédération patronale du secteur) et d'associations d'exploitants de taxis et de centrales radiotéléphoniques diverses comme l'Association des taxis bruxellois (ATB), Autolux, Brussels Unified Taxi (BUT), la Fédération belge des taxis (FEBET), la Fédération nationale des exploitants indépendants de taxis (FNEIT), Ingoboka Taxis, Taxis bleus, Taxis ucclois 2000, Taxis United, Taxis verts, Unitax, l'Union professionnelle des exploitants de taxis bruxellois (UPETB) et l'Union professionnelle des exploitants de taxis et taxis-camionnettes (UPETTC).

Une seconde voie est celle de la libéralisation du secteur traditionnel des taxis. Ainsi, il conviendrait de supprimer le *numerus clausus*, de délivrer les autorisations gratuitement, de garantir une libre fixation des prix moyennant des *minima* et *maxima* et d'étendre l'ensemble des privilèges à tous les secteurs confondus. Cette piste, étudiée notamment par le centre Jean-Gol, va cependant soulever diverses difficultés (De Salle & al., 2015). En effet, si l'ensemble de ces privilèges était étendu, cela risquerait de se concilier difficilement avec les impératifs d'intérêt public concernant la bonne gestion des voiries et l'efficacité des transports. De plus, la libéralisation du secteur ne semble pas être une plus-value pour le consommateur. En effet, aux Pays-Bas, suite à la libéralisation du secteur des taxis en 2000, les tarifs ont sensiblement augmenté, au lieu de diminuer comme l'aurait souhaité le gouvernement (OCDE⁷⁶, 2002). En Belgique, le Mouvement Réformateur souhaitait une réforme en profondeur du secteur des transports moyennant la libéralisation du secteur afin d'abolir la fixation des prix par le gouvernement, de supprimer le *numerus clausus* et le rachat des licences. Ils ont fait une proposition au Parlement en 2016 qui ensuite a été balayée d'un revers dogmatique par la majorité⁷⁷.

Une troisième voie peut également être envisagée. Elle se baserait sur la mise en place d'une réglementation distincte pour le secteur des taxis et les voitures fonctionnant avec une application telle Uber. Les chauffeurs Uber seraient soumis à un simple système de déclaration destiné à vérifier que les conducteurs et leur véhicule correspondent aux exigences pour assurer un transport de qualité. La prise en charge des clients ne pourrait se faire que via l'application moyennant éventuellement un laps de temps pour accepter la course. D'un autre côté, pour le secteur traditionnel, le *numerus clausus* serait toujours d'application, mais les chauffeurs conserveraient certains privilèges. Ainsi, ils auraient le monopole pour le stationnement sur la voie publique, le maraudage⁷⁸ et l'utilisation des voies prioritaires. Cette troisième voie tenterait de maintenir un certain équilibre entre les deux acteurs en concurrence. C'est notamment cette voie qui avait été privilégiée par le ministre bruxellois de la mobilité, Pascal Smet, dans son premier plan taxi, mais celui-ci a été rejeté par le Parti Socialiste.

Face à une majorité mécontente de sa première tentative, Pascal Smet s'est rallié à la première voie dans son nouveau plan proposé en 2017. Il a donc décidé de mettre en place une réglementation similaire à l'ensemble du secteur, dont voici un résumé des mesures : une concurrence loyale, l'utilisation des nouvelles technologies, les règles pour les centrales

⁷⁶ OCDE : Organisation de Coopération et de Développement Economique

⁷⁷ GROUPE MR DU PARLEMENT BRUXELLOIS, 30 mars 2017, *Plan Taxis : le PS a gagné, les Bruxellois ont perdu*. URL : <http://mr-parlementbruxellois.be/2017/03/plan-taxis-le-ps-a-gagne-les-bruxellois-ont-perdu/> (consulté, le 30 juillet 2017)

⁷⁸ Maraude : c'est le fait qu'un taxi circule à vide en quête de clients.

téléphoniques et les plateformes, l'assouplissement des tarifs et un nouveau système de licence⁷⁹.

4.3 Vers une harmonisation ...

4.3.1 Cadre normatif discordant

À travers notre analyse comparative, nous avons pu constater que dans les différents États étudiés (Belgique, Royaume-Uni, Allemagne, France) le service de taxis est une matière particulièrement décentralisée, ce qui contribue à une forte disparité des réglementations au sein même des États. C'est également le cas en Belgique où, suite à la troisième réforme de l'État en 1988, la matière des services de taxis relève de la compétence des Régions. En Wallonie, la réglementation est prévue par un décret du 18 octobre 2007 ; en Flandre, par un décret du 20 avril 2001 et un arrêté du gouvernement flamand du 18 juillet 2003 et en Région de Bruxelles-Capitale, la matière est réglée par une ordonnance du 27 avril 1995.

Dans un second temps, nous avons constaté un manque de cohérence en matière de réglementation. Ainsi, les exigences en matière d'octroi de licences varient selon les pays et les villes. À titre d'exemple, alors que dans certains pays les conducteurs doivent passer un test complet (notamment à Londres qui est la ville la plus exigeante), dans d'autres pays des contrôles « plus généraux » et « laxistes » sont d'application. À Paris ou Marseille, le nombre de licences est limité, contrairement à d'autres villes françaises. Ainsi, si certaines villes ou régions imposent des réglementations strictes, dans d'autres le manque de régulations se traduit par un marché particulièrement dérégulé (Rienstra, Bakker & Visser, 2015). En Belgique, les différentes réglementations, comme énoncées plus haut, présentent certaines similitudes, car elles s'inspirent de la loi du 27 décembre 1974 relative aux services de taxis (en vigueur avant la régionalisation de la matière), mais il y a également des différences. Par exemple, en Wallonie, le chauffeur doit posséder sa propre voiture et celle-ci doit être conforme aux normes, ce qui n'est pas le cas en Flandre et à Bruxelles-Capitale.

Nous sommes donc face à une absence d'harmonisation du cadre légal et cela pose problème dans un marché unique. Le débat autour du « pour ou contre » Uber est ouvert et les États ne semblent pas trouver d'issue commune. En Europe occidentale, si le Royaume-Uni a adapté sa législation afin de permettre à Uber de circuler, d'autres pays peinent à s'ouvrir à ce type de pratique : l'Allemagne et la France ont tranché pour interdire UberPop.

⁷⁹ BRUXELLES MOBILITE, mars 2017, *Chauffeurs de taxis*.

URL: <http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/partners/professionnels/chauffeurs-taxis> (consulté le 28 juillet 2017)

Par contre, la plupart des pays de l'Europe de l'Est ont décidé de l'autoriser. En Belgique, alors que la Région de Bruxelles-Capitale a interdit UberPop à Bruxelles, l'ensemble du pays ne semble pas se rattacher à cette décision. En effet, Bart de Wever, Bourgmestre d'Anvers, s'est déclaré tout à fait favorable à l'implantation d'Uber dans son fief pour les années à venir.

Ce cadre discordant favorise l'irruption d'acteurs tels qu'Uber qui profitent de « zones grises » pour s'implanter. De plus, ce manque d'harmonisation instaure également un climat hostile pour réguler l'économie collaborative. En effet, il est difficile de mettre en place un cadre commun lorsque chacun est libre de dévier selon ses propres règles.

Pour la Commission européenne et le Conseil européen, cette approche fragmentée crée un climat incertain pour les acteurs traditionnels, les nouveaux fournisseurs de services et les consommateurs, empêchant le développement de ces sources innovantes de croissance. Ils souhaitent la mise en place d'un cadre commun européen fixant des limitations tout en favorisant l'innovation.

4.3.2 Vers une ligne directrice européenne

Consciente de ce problème, la Commission européenne a annoncé dans son communiqué de presse du 2 juin 2016 la mise en place d'un agenda européen pour l'économie collaborative (confer annexe 4). Dans celui-ci, sont incluses des lignes de conduite non contraignantes sur les modalités pour lesquelles il conviendrait d'appliquer le droit de l'Union en vigueur à ce secteur dynamique et en mutation rapide (FEB, 2015). Elle y aborde notamment les orientations visant à aider les consommateurs, les entreprises et les pouvoirs publics à s'engager en toute confiance dans l'économie collaborative autour de cinq domaines clés : les exigences à satisfaire pour accéder au marché, les systèmes d'établissement des responsabilités, la protection des utilisateurs, les travailleurs indépendants et salariés dans l'économie collaborative et la fiscalité.

La Commission est d'avis que, pour autant qu'elle soit encouragée et développée d'une manière responsable, l'économie collaborative est en mesure de contribuer d'une manière importante à la croissance et à l'emploi au sein de l'Union européenne. Elle souhaite donc qu'un cadre légal cohérent et harmonisé soit mis en place afin de garantir la sécurité juridique tant des utilisateurs que des plateformes elles-mêmes. Le développement de l'économie collaborative passe par la mise en place d'un cadre juridique qui prend en considération les spécificités de cette nouvelle économie et du marché traditionnel ainsi que

de son besoin de souplesse et d'adaptabilité⁸⁰.

Elle invite les États membres de l'Union européenne à réexaminer et, le cas échéant, à réviser la législation en vigueur conformément à ces orientations. La Commission suivra l'évolution rapide de l'environnement réglementaire et recensera les éventuels obstacles et problèmes résultant de réglementations nationales divergentes ou de lacunes réglementaires. Son souhait est d'engager un dialogue avec les institutions et les États membres afin de garantir le meilleur environnement possible dans l'économie collaborative⁸¹.

Le Parlement européen a également pris position en votant une résolution le 15 juin 2017 pour un agenda européen pour l'économie collaborative. Les députés avaient en effet souligné la nécessité de résoudre les « zones grises » sur le plan réglementaire. Le parlement fait observer que les autorités nationales, régionales et locales disposent d'une grande marge de manœuvre pour adopter des mesures et invite dès lors la Commission à soutenir les États membres dans l'élaboration des politiques et dans l'adoption d'une réglementation compatible avec le droit de l'Union. Il estime que la mise en place d'un cadre juridique clair, dynamique et, le cas échéant, harmonisé ainsi que des conditions de concurrence équitables sont des conditions préalables essentielles pour permettre à l'économie collaborative de prospérer au sein de l'Union⁸².

En outre, le Parlement européen souhaite une harmonisation du cadre législatif au niveau du travail et souligne qu'il est essentiel de préserver les droits des travailleurs dans les services collaboratifs : le droit des travailleurs de s'organiser, le droit de négociation et d'actions collectives, conformément à la législation et à la pratique nationales. Il invite les États membres et la Commission à assurer des conditions de travail équitables et une protection sociale et juridique adéquate pour tous les travailleurs de l'économie collaborative, quel que soit leur statut⁸³. Le rapporteur Nicola Danti souligne que « nous devons avancer une stratégie commune, au niveau européen, qui peut allier marché du travail juste et un éventail partagé de principes légaux et de protections sociales »⁸⁴.

Malgré cette intention de la part de la Commission et du Parlement de mener une politique commune et une harmonisation au sein des États membres, il semble que la

⁸⁰ COMMISSION EUROPEENNE, 2016, *Communication de la commission au parlement européen, au conseil, au comité économique et social européen et au comité des régions : un agenda européen pour l'économie collaborative*, COM (2016) 356 final (02 juin).

⁸¹ COMMISSION EUROPEENNE, 2016, *op. cit.*

⁸² Résolution du Parlement européen du 15 juin 2017 sur un agenda européen pour l'économie collaborative, Strasbourg, textes déposés : A8-0195/2017

⁸³ Résolution du Parlement européen du 15 juin 2017, *ibid*

⁸⁴ CALERO Jorge, 14 juin 2017, *Le parlement exige la protection des travailleurs de l'économie collaborative*, Euractiv.com.

URL : <https://www.euractiv.fr/section/economie/news/meps-demand-eu-strategy-to-protect-gig-economy-workers/> (consulté le 04 août 2017)

question relative à Uber pose problème au sein des institutions. En effet, la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) s'oppose à la Commission qui reconnaît Uber comme prestataire de service. Szpunar, avocat général de la CJUE, a rendu un avis le 11 mai 2017, estimant qu'Uber ne peut pas obéir au cadre de la directive sur les services, comme l'avait initialement décidé la Commission dans sa communication sur l'économie collaborative. L'avis rendu est clair : Uber ne peut pas faire valoir les avantages accordés par le principe de libre prestation de services garanti par la loi européenne. Dans un communiqué de la Cour, il déclare que « la plateforme électronique Uber, tout en étant un concept innovant, relève du domaine des transports »⁸⁵. À ce stade, ces conclusions ne sont pas contraignantes. La CJUE sera amenée à rendre un verdict, dans les prochains mois, qui pourrait avoir un impact sur la manière dont la Commission européenne fait face à l'essor de l'économie collaborative et également sur l'avenir d'Uber en Europe⁸⁶.

4.4 Repenser le modèle salarial

Force est de constater que la plateforme Uber propose systématiquement d'enregistrer les particuliers en qualité de « prestataire indépendant » (conditions générales Uber, 2017). Ce qui laisse donc penser que les activités exercées au sein d'une plateforme seraient régies par un contrat d'entreprise⁸⁷. Contrairement aux salariés, les travailleurs indépendants⁸⁸ ne bénéficient pas de certaines protections légales telles que : le salaire minimum, la responsabilité juridique de l'employeur en cas d'accident de travail, les protections contre le licenciement, la protection sociale, ...⁸⁹

Cependant, dans le cas d'Uber, nous sommes confrontés à une « zone grise » au niveau du statut. En effet, les soi-disant « indépendants » qui y travaillent sont fortement encadrés, n'ont aucune marge de manœuvre et donc ne bénéficient pas des avantages liés à ce statut (liberté d'organisation, ...). Comme le soutiennent les trois syndicats interrogés, il s'agit

⁸⁵ COUR DE JUSTICE DE L'UNION EUROPEENNE, 11 mai 2017, *Communiqué de presse N°50/17 : conclusions de l'avocat général dans l'affaire C-434/15*, Curia

⁸⁶ VALERO Jorge, 12 mai 2017, *La CJUE s'oppose à la commission sur le car Uber*, Euractiv.
URL : <http://www.euractiv.fr/section/economie/news/eu-courts-opinion-challenges-commissions-pro-uber-stance/> (consulté le 05 août 2017)

⁸⁷ Le contrat d'entreprise est le contrat par lequel une personne (l'entrepreneur) s'engage, moyennant rémunération, à accomplir de manière indépendante un travail au profit d'une autre (le maître de l'ouvrage) sans la représenter.

⁸⁸ Loi-programme du 27 décembre 2006 (publié le 28 décembre 2006), Service public fédéral chancellerie du premier ministre, Numac : 200602362
Article 329 " travailleur indépendant " : « la personne physique qui exerce une activité professionnelle en dehors d'un lien d'autorité visé sous a) et qui n'est pas engagée dans les liens d'un statut. »

⁸⁹ En Belgique, comme dans d'autres pays européens, il existe un régime de protection sociale pour les indépendants, mais celui-ci est généralement moins généreux que celui bénéficiant aux salariés.

d'un statut de « **faux indépendants** ». Cette ruse des plateformes leur permet de se décharger de toute responsabilité et de reporter l'ensemble des contraintes sur le prestataire de service.

La stratégie d'Uber : l'auto-entrepreneuriat subi

Devant travailler comme auto-entrepreneur ou travailleur indépendant, le chauffeur Uber ne bénéficie pas de salaire fixe. Il est rémunéré à la tâche à un prix fixé par la plateforme dont il perçoit 80 % du montant, sans horaire fixe de travail. Ainsi, certains chauffeurs travaillent parfois uniquement pour Uber, effectuant jusqu'à soixante heures/semaine. Par ailleurs, le recours à l'auto-entrepreneuriat transfère le risque inhérent à l'activité sur l'auto-entrepreneur (Bruyère et al, 2017). Dans le cas d'Uber, nous sommes en présence d'un entrepreneuriat subi. En effet, le cœur du modèle d'affaires d'Uber consiste en une complète destruction de la relation salariale, pour se soustraire à toutes les contraintes qu'elle implique pour l'employeur, tout en tirant pleinement parti de la relation d'autorité et de subordination qui en constitue l'essence. Sa stratégie consiste à se décharger de toute responsabilité et d'économiser des millions en termes de charges sociales.

Dans le débat sur l'évolution du droit du travail face aux nouvelles formes d'activités économiques, trois approches peuvent être envisagées : la requalification en salarié, la création d'un statut intermédiaire et la création d'un droit commun de l'activité professionnelle. Notre discussion portera sur les systèmes mis en place dans les différents États étudiés. Une attention particulière sera apportée sur les voies de développement de notre droit du travail belge. Nous envisagerons également une perspective plus européenne, ainsi que la position des partenaires sociaux belges.

4.4.1 Requalification en salarié

La requalification en salarié est l'orientation qui a été retenue par différentes juridictions, notamment en Californie en 2015 où la Commission du travail de San Francisco a obligé Uber à reconnaître comme employée une de ses conductrices. Plusieurs milliers de chauffeurs ont ensuite introduit des recours en justice⁹⁰. Londres a suivi la même voie, en octobre 2016, lorsque que *Employment Tribunal* a décidé de requalifier le statut des conducteurs Uber comme « travailleurs »⁹¹ plutôt que comme indépendants⁹². Cela crée un

⁹⁰ CHIECCHI Mégane, 18 juin 2015, « En Californie, un tribunal estime que les chauffeurs Uber sont des salariés », *La tribune*.

URL : <http://www.latribune.fr/entreprises-finance/chauffeurs-uber-des-employes-en-devenir-485337.html> (consulté le 06 août 2017)

⁹¹ C'est notamment grâce au statut de *workers*.

précédent important qui pourrait avoir des conséquences majeures pour la suite. En effet, cette décision donne la possibilité aux conducteurs de bénéficier de protections sociales liées à leur travail.

En Belgique, la requalification des chauffeurs Uber en travailleurs salariés pourrait être envisagée en nous référant à la loi-programme du 27 décembre 2006 sur la nature des relations de travail⁹³. Celle-ci fixe des critères généraux et spécifiques qui permettent d'apprécier la nature de la relation de travail⁹⁴. Il faut la réunion de suffisamment d'éléments pour qu'une relation de travail soit requalifiée⁹⁵. Sans prétendre à l'exhaustivité des critères, nous en identifierons plusieurs afin de constater si les prestataires Uber les remplissent et si leur requalification est envisageable.

Selon la loi, est considérée comme « travailleur salarié » : la personne qui s'engage dans un contrat de travail à fournir, contre rémunération, un travail sous l'autorité de l'autre partie au contrat, l'employeur. En référence à celle-ci, la condition à remplir pour qu'il y ait un contrat de travail est l'existence d'un lien d'autorité (également appelé lien de subordination). L'article 333 de la loi-programme du 27 décembre 2006 stipule qu'il y a des critères généraux qui permettent d'apprécier l'existence ou l'absence d'un lien d'autorité.

Article 333 de la loi programme 27 décembre 2006 –

Les critères généraux qui permettent d'apprécier l'existence ou l'absence du lien d'autorité sont :

- la volonté des parties telle qu'exprimée dans leur convention, pour autant que cette dernière soit exécutée conformément aux dispositions de l'article 331 ;
- la possibilité d'exercer un contrôle hiérarchique ;
- la liberté d'organisation du temps de travail ;
- la liberté d'organisation du travail.

Premièrement, la stratégie d'Uber est d'imposer le statut d'indépendant pour se décharger de toute responsabilité. Nous sommes donc en présence d'un « auto-entrepreneuriat subi ». En effet, Uber leur impose ce statut sans qu'il y ait une réelle volonté de la part des deux parties.

⁹² ASLAM & FARRAR vs. UBER B.V, UBER LONDON LTD & UBER BRITANNIA LTD, 2016, Reasons for the reserved judgment on preliminary hearing sent to the parties on 28 octobre 2016, Employment tribunals London, case 2202550/2015.

⁹³ Loi-programme du 27 décembre 2006 (publié le 28 décembre 2006), Service public fédéral chancellerie du premier ministre, Numac : 200602362, Titre XIII (Art. 328 à 343).

⁹⁴ Il existe également un système de présomption de contrat de travail pour certains secteurs, y compris le transport. Cependant, cette présomption ne réunit pas suffisamment de critères que pour la requalifier en travail salarié les chauffeurs Uber.

⁹⁵ Loi-programme du 27 décembre 2006, *ibid*, (Art. 332).

Deuxièmement, l'existence d'un lien d'autorité peut également s'apprécier lorsqu'il y a une possibilité d'exercer un contrôle hiérarchique : pouvoir de sanction, vérification de la manière où le travailleur effectue ses prestations, fixation de contraintes liées à la prestation. Or, il semblerait que ce lien d'autorité soit bien présent dans les faits : « Si vous refusez de prendre des demandes, au troisième refus, Uber vous met hors ligne avec ce message : "il semble que vous n'acceptez pas les courses pour le moment". Cette "punition" dure généralement deux minutes puis le chauffeur est reconnecté à la plateforme »⁹⁶. Ainsi on peut constater qu'Uber pratique un système de sanction en suspendant l'accès à la plateforme. De plus, avec le système des algorithmes, le chauffeur doit rendre des comptes à Uber qui peut vérifier les notes de chaque prestataire et décider de lui interdire l'accès à tout moment pour quelque motif que ce soit (conditions générales Uber, 2017).

Troisièmement, nous allons nous intéresser aux critères liés à la liberté d'organiser le temps de travail et le travail en lui-même. Dans un contrat de travail, le travailleur n'a pas la liberté de gérer et d'organiser son temps. Il doit prêter un certain nombre d'heures, il est obligé de justifier ses absences,..., contrairement au travailleur indépendant qui bénéficie de plus de liberté et d'autonomie. Si Uber met en avant la flexibilité de ses chauffeurs, leur manque de contraintes dans les horaires de travail et le coût modéré des courses, la réalité est tout autre. Dans les faits, il impose de nombreuses contraintes : répondre à un minimum de prestations, payer l'entièreté des coûts en cas d'accident, pratiquer les prix fixés par la plateforme, ...

Nous pouvons constater que le prestataire n'est pas libre d'organiser son propre travail, mais le critère le plus délicat concerne la liberté d'organiser son temps de travail. En effet, il n'existe pas encore de réelles indications qui permettent de savoir si l'obligation d'accepter des courses lorsque l'application est activée constitue ou non une limitation de la liberté d'organisation du temps de travail.

Enfin, la loi prévoit toute une série de critères spécifiques qui visent à compléter les critères généraux et concernent des éléments relatifs à la présence d'un lien d'autorité entre les parties. Peuvent ainsi être considérés comme des critères spécifiques : la possibilité d'engager du personnel, se présenter comme une entreprise auprès du cocontractant, le fait de participer personnellement et substantiellement dans les gains et les pertes de l'entreprise ou encore l'existence d'une responsabilité et d'un pouvoir de décision sur les moyens financiers. Une fois de plus, aucun des critères évoqués ci-dessus n'est rempli par les prestataires des plateformes.

⁹⁶ Propos recueillis lors de l'entretien du chauffeur Uber n°2

Dès lors, la convergence de ces critères vient confirmer que les formes d'emplois proposées par ces plateformes devraient être requalifiées comme des emplois sous contrat de travail car il y a bien un rapport hiérarchique qui fait penser au salariat, mais dans lequel le travailleur ne peut prétendre aux mêmes droits.

4.4.2 Création d'un statut intermédiaire

Cette approche vise à créer un statut intermédiaire entre salarié et indépendant, que certains qualifient de « parasubordination » ou de « travail économiquement dépendant ». En Allemagne, comme vu précédemment, il existe une catégorie intermédiaire de « travail indépendant économiquement dépendant » qui offre également plus de protection que pour les indépendants, mais diffère du statut salarié. Ce statut assure une protection pour ces travailleurs (Perruli, 2003).

Un autre exemple de protection juridique de la parasubordination se trouve dans le droit britannique qui établit la catégorie de *worker*, intermédiaire entre celle d'employé et celle d'indépendant. Ce statut vise à étendre le socle minimal de protection aux travailleurs qui ne peuvent être qualifiés d'employés : salaire minimum, droit aux périodes de repos et aux congés annuels payés, durée maximale du temps de travail (Antonmattei, 2008)⁹⁷.

De plus, un nouveau rapport sur l'économie collaborative portant sur l'articulation entre flexibilité et le statut des travailleurs est paru en juillet 2017 rédigé par Matthew Taylor à la demande de Theresa May (première ministre du Royaume-Uni depuis 2016). Ce rapport Taylor propose la création du statut de « *contractant dependant* », destiné aux individus qui ne sont pas employés, mais qui ne sont pas non plus véritablement auto-entrepreneurs. Le travailleur concerné aurait droit à un accès à la protection sociale des employés. Il recevrait un contrat de travail dès son embauche, mais ne serait pas pour autant assuré d'un salaire minimum. Cette approche novatrice permettrait donc de créer un statut spécifique pour les travailleurs de l'économie collaborative.

En Belgique, *Partena Professional* suit également les traces de Londres. Lors de son Parlement des entrepreneurs du 30 mai 2017, elle a présenté plusieurs recommandations en vue d'un nouveau statut : « collaborateur autonome ». Elle considère que la législation ne correspond plus à la réalité et propose un nouveau cadre légal, répondant à des besoins nouveaux et offrant une protection.

⁹⁷ TAYLOR Matthew, MARSH Greg, NICOL Diane et BROADBENT, 2017 (juillet), Good Work, The Taylor Review of Modern Working Practices. Londres.

Voici, les différents avantages liés à ce statut⁹⁸ :

- Le coût : l'entreprise ne paie pas de sécurité sociale.
- La simplicité : ce statut ne requiert pas d'administration complexe des salaires.
- La prévisibilité et la sécurité juridique pour les collaborateurs et les entreprises.
- L'équité : le collaborateur autonome est assujéti à la sécurité sociale pour indépendant, mais peut invoquer une certaine protection en matière de droit du travail, notamment en cas de cessation du contrat.

À l'heure actuelle, Partena souhaite que cette réflexion se traduise en législation afin de créer un nouveau statut intermédiaire pour répondre à l'évolution de la société. Ce projet a été présenté au ministre Willy Borsu⁹⁹, cependant avec les changements liés au nouveau gouvernement, le projet est en pause.

Dans la voie d'un statut intermédiaire, en Belgique, nous pourrions nous inspirer du contrat ALE (agence locale pour l'emploi) qui permet de satisfaire la demande d'un certain nombre d'activités non rencontrées par le circuit régulier du marché du travail ainsi que la demande d'un emploi par les chômeurs de longue durée. Le travailleur ne peut travailler que 45 heures par mois sous contrat de travail ALE¹⁰⁰. En tirant parti de ce type de contrat, cela permettrait de réintroduire une protection pour le travailleur sous contrat de travail ainsi que de permettre un accès plus facile et encadré, moyennant une limite temporelle, aux travailleurs à ce marché collaboratif.

Une autre piste, soutenue par le Parlement européen dans sa résolution du 15 juin 2017, examine dans quelle mesure la directive relative au travail intérimaire (2008/104/EC) est applicable aux spécificités des plateformes. Le Parlement européen considère que de nombreuses plateformes sont structurellement similaires à des agences de travail intérimaire (relation contractuelle triangulaire entre le travailleur intérimaire/le collaborateur de plateforme, l'entreprise de travail intérimaire/la plateforme en ligne et l'entreprise utilisatrice/le client). Il invite donc les États membres à s'inspirer de ce type de relation dans

⁹⁸ PARTENA PROFESSIONAL, 25 mai 2017, *Le collaborateur autonome : vers un nouveau statut ? La seconde édition du Parlement des Entrepreneurs de Partena Professional ouvre le débat.*

URL : <https://legalworld.wolterskluwer.be/fr/nouvelles/rh-dans-les-medias/le-collaborateur-autonome-vers-un-nouveau-statut-la-seconde-edition-du-parlement-des-entrepreneurs-de-partena-professional-ouvre-le-debat/> (consulté le 25 juillet 2017)

⁹⁹ Ancien Ministre fédéral des Classes moyennes, des Indépendants, des Petites et moyennes entreprises, de l'Agriculture et de l'Intégration sociale (2014 - juillet 2017). Il est devenu ministre président de la Wallonie depuis juillet 2017.

¹⁰⁰ Agence locale pour l'emploi, qui permet au travailleur sans emploi de rester actif sous certaines conditions de revenus, via un contrat ALE, tout en gardant le droit à ses allocations de chômage.

le cadre de l'élaboration d'un statut spécifique pour encadrer l'économie collaborative.¹⁰¹ En Belgique, nous pourrions donc nous inspirer de notre contrat intérimaire.

4.4.3 Création d'un droit commun de l'activité professionnelle

Cette approche vise à créer un droit commun de l'activité professionnelle composé d'un socle de droits fondamentaux applicables à tous les travailleurs, quelle que soit la forme juridique de l'exercice de l'activité professionnelle.

En France, la loi du 8 août 2016, dite loi El Khomri¹⁰², apporte une contribution intéressante en étendant des droits aux travailleurs des plateformes. La loi comporte un titre « Responsabilité sociale des plateformes » qui s'applique « aux travailleurs indépendants recourant, pour l'exercice de leur activité professionnelle, à une ou plusieurs plateformes de mises en relation par voie électronique ». La loi introduit diverses mesures de protection pour ces travailleurs (confer annexe 3): l'article L 7342-2 prévoit que les cotisations à l'assurance en matière d'accident de travail soient à charge de la plateforme ; l'article L 7342-4 énonce une forme de droit de grève pour les contributeurs des plateformes ; et enfin, l'article L 7342-5 rappelle que les travailleurs de plateformes bénéficient du droit de se constituer en syndicat. On peut considérer que cette loi pose les premières pierres d'un encadrement des plateformes collaboratives.

4.4.4 Recommandations au niveau européen

Une autre approche commune est proposée par la Commission européenne à travers les recommandations reprises dans son communiqué de 2016. De manière théorique, le droit de l'Union européenne garantissant des droits aux travailleurs ne s'applique qu'aux personnes qui sont engagées dans une relation de travail. Si les États membres restent compétents pour reconnaître le statut de travailleur dans leur ordre juridique national, la Cour de justice de l'Union européenne a quant à elle défini la notion de travailleur en application du droit de l'Union européenne. Elle considère que « la caractéristique essentielle de la relation de travail est la circonstance qu'une personne accomplit, pendant un certain temps, en faveur d'une autre et sous la direction de celle-ci, des prestations en contrepartie desquelles elle

¹⁰¹ Résolution du Parlement européen du 15 juin 2017 sur un agenda européen pour l'économie collaborative, Strasbourg, textes déposés : A8-0195/2017

¹⁰² Loi n° 2016-1088 du 08 août 2016, relative au travail, à la modernisation du dialogue social et à la sécurisation des parcours social et à la sécurisation des parcours professionnels – article 60

perçoit une rémunération »¹⁰³.

Il convient, à présent, d'évaluer s'il existe ou non une relation de travail entre la plateforme et le prestataire du service, en se basant sur la définition retenue par la CJUE qui reprend trois critères essentiels : l'existence d'un lien de subordination, la nature du travail et la présence d'une rémunération.

Pour que le critère de **subordination** soit respecté, le prestataire de service doit agir sous la direction de la plateforme collaborative, celle-ci déterminant le choix de l'activité, la rémunération et les conditions de travail. Nous avons déjà pu apprécier, à travers le cas de la Belgique, l'existence d'un lien d'autorité. Pour que le critère de la **nature du travail** soit rempli, le prestataire du service doit exercer une activité économique réelle et effective, à l'exception de toute prestation marginale et accessoire. Cette approche pour déterminer ce qui est marginal et accessoire relève des juridictions nationales. De ce fait, pour certains prestataires d'Uber qui n'exécutent que quelques services à titre complémentaire, ils ne peuvent pas être considérés comme engagés dans une relation de travail. Enfin, le critère de la **rémunération** est principalement utilisé pour distinguer un bénévole d'un travailleur. Ainsi, si le prestataire ne reçoit aucune rémunération ou reçoit une simple compensation des frais engagés pour ses activités, le critère de rémunération n'est pas rempli. Dans le cas d'Uber, les prestataires sont payés à raison de 80 % pour la course effectuée. Cela peut donc être considéré comme une rémunération.

Dans cette perspective, les États membres pourraient envisager de prendre en considération les critères ci-dessus lorsqu'ils décident qu'une personne peut être considérée comme un travailleur relevant d'une plateforme. La Commission européenne invite les États membres à réexaminer et, le cas échéant, à réviser la législation en vigueur conformément à ces orientations. Cela permettrait une unification des législations en se basant sur un socle européen.

4.4.5 Positions des partenaires sociaux

On constate que les syndicats sont généralement absents dans la représentation des travailleurs de l'économie collaborative. Ces travailleurs reflètent une nouvelle réalité d'un travailleur plus autonome, mais toutefois relativement précaire. Or, ceux-ci ne sont pas réellement pris en compte par les syndicats qui axent essentiellement leur stratégie sur la défense d'un modèle unique, celui de l'emploi classique. Cependant face à la montée des

¹⁰³ Arrêt de la Cour de Justice de la Communauté européenne, 3 juillet 1986, Deborah Lawrie-Blum contre Land Baden-Württemberg – demande de décision préjudicielle : Bundesverwaltungsgericht – Allemagne – Travailleur – Enseignante stagiaire - Affaire 66/85, n°61985J0066.

prestataires relevant de l'économie collaborative, il serait temps que ceux-ci s'intéressent davantage aux actions possibles pour renforcer la protection sociale de ces travailleurs (Graceffa, 2016).

La loi El Khomri, en France, crée un nouvel encadrement pour les travailleurs des plateformes collaboratives notamment en matière de représentation syndicale (confer annexe 3): « Art. L.7342-6. Les travailleurs mentionnés à l'article L.7341-1 bénéficient du droit de constituer une organisation syndicale, d'y adhérer et de faire valoir par son intermédiaire leurs intérêts collectifs ». Cela représente un premier pas en termes de représentation syndicale qui pourrait entraîner un souffle jurisprudentiel vers les autres États membres. De plus, en avril, l'intersyndicale « ACTIF VTC-UDCF-CFDT VTC-Loti » a lancé une campagne d'appel au *boycott* de la plateforme Uber « #JeBoycotteUBER » réclamant une meilleure protection pour ces travailleurs¹⁰⁴.

En Belgique, les partenaires sociaux sont également très interpellés par cette multiplication de travailleurs. Ils s'accordent notamment tous pour les considérer comme des « faux indépendants ». Ainsi, sur base de nos entretiens, nous pouvons développer les initiatives qu'ils comptent mettre en place dans le cadre de cette problématique. Tous les trois ont fixé à l'ordre du jour une nécessité de protéger les travailleurs de l'économie collaborative.

FGTB	CSC	CGSLB
<p>Initiatives :</p> <p>La FGTB travaille sur le sujet et l'objectif final est la reconnaissance du statut de salarié.</p> <p>En effet, la FGTB travaille depuis plus d'un an sur le thème de l'économie de plateforme et les méthodes à mettre en œuvre pour protéger ces travailleurs.</p> <p>Ce que la FGTB souhaite absolument éviter que les plateformes gagnent de l'argent au détriment de la précarisation des travailleurs.</p>	<p>Initiatives :</p> <p>La CSC se pose la question de savoir s'il ne modifierait pas leur statut pour affilier des personnes qui sont des faux indépendants.</p> <p>La CSC se dirigerait peut-être vers un système où ce syndicat affilierait ce type d'indépendants et elle les protégerait syndicalement sur base de convention collective du travail, négociation collective, ...</p> <p>→ La CSC est en réflexion</p>	<p>Initiative :</p> <p>La CGSLB souhaite d'abord aborder les questions du statut et des conditions de travail.</p> <p>La CGSLB espère éviter la création de sous-catégories de travailleurs.</p> <p>La CGSLB examine quelles mesures prendre pour aboutir à une augmentation de croissance, d'emplois et d'entrepreneuriat, tout en préservant une sécurité sociale durable.</p>

¹⁰⁴ JACQUE Philippe, 04 avril 2017, « Trois syndicats de chauffeurs VTC appellent au boycott d'Uber », *Le Monde*.

URL : http://www.lemonde.fr/economie/article/2017/04/04/trois-syndicats-de-chauffeurs-vtc-appellent-au-boycott-d-uber_5105547_3234.html#ewRChfV7I2RbTv07.99 (consulté le 04 août 2017)

Ainsi, une réflexion semble être en route du côté des partenaires sociaux. Il y a une réelle nécessité de venir en aide à ces travailleurs qui sont dans l'incapacité de s'organiser. Et si les syndicats traditionnels ne se soucient pas de ces travailleurs alors d'autres acteurs le feront à leur place. Comme le souligne Sandrino Graceffa (2016:46) « soit les syndicats traditionnels s'adaptent et s'intéressent un peu plus à ces nouveaux emplois, soit ce sont d'autres formes de défense des travailleurs qui verront le jour ».

5 CONCLUSION

Une difficulté majeure du débat sur l'économie collaborative réside dans le flou conceptuel. En effet, autour du concept d'économie collaborative cohabitent des notions voisines qui ont tendance à se regrouper et dont les définitions varient sans cesse. Sur base de la littérature et surtout à travers l'ouvrage de Botsman et Rogers (2011), nous avons déterminé les caractéristiques et les grands principes de cette économie. Les tensions au sein du modèle nous ont permis de déceler les deux logiques qui sous-tendent ce modèle : « une logique d'alternative pour repenser le commun » et « une logique d'opportunité capitaliste ».

La montée de ce nouveau modèle économique, tel qu'Uber, affranchi de toutes contraintes réglementaires, favorise la concurrence déloyale et l'émergence d'une certaine précarité des personnes qui y travaillent. Force est de constater le mécontentement du secteur traditionnel des taxis bruxellois face à Uber qu'il considère comme disruptif en bafouant toutes les règles imposées. À côté de la résistance des taxis, ce sont, à présent, les prestataires de la plateforme qui commencent à se révolter, comme le montrent les récentes manifestations qui se sont déroulées à Londres et à Paris. Ils réclament une adaptation de leur statut et les protections qui en découlent. Ils ont porté leur action en justice notamment devant l'*Employment Tribunal of London* et le conseil des prud'hommes parisien. Des actions collectives voient le jour, tout particulièrement aux États-Unis où les contestataires réclament la reconnaissance du statut de salarié.

Le droit du travail se trouve aujourd'hui confronté aux enjeux posés par ces nouvelles formes de modèle économie. Face à ces situations, il est nécessaire d'adapter notre cadre normatif. Une approche renouvelée des protections en matière de statut d'emploi apparaît indispensable pour cette catégorie de travailleurs relevant de l'économie collaborative. Certains gouvernements ont déjà pris des mesures tel celui de Londres en mettant à l'ordre du jour la création d'un nouveau type de statut. En France, l'article 60 de la loi El Khomri introduit la notion de travailleur de plateforme en leur attribuant un système de protection spécifique. Cependant, les adaptations législatives sont encore rares, restent souvent locales et parfois même contradictoires d'un pays à l'autre. Ainsi, au fur à mesure que l'économie collaborative s'implante dans l'Union européenne, les autorités nationales et locales interviennent en adoptant une mosaïque de mesures réglementaires différentes. Cette approche fragmentée fait naître des incertitudes à la fois chez les opérateurs traditionnels, chez les nouveaux prestataires de services et chez les consommateurs. De plus, cela crée un cadre difficile à réguler sur le long terme. Une réponse plus uniforme serait donc profitable pour permettre une cohabitation entre le secteur des taxis et Uber.

Afin de répondre à notre question de recherche, « Comment le droit du travail belge pourrait-il s'adapter face à une économie collaborative disruptive? », nous avons développé différentes pistes en abordant trois défis importants pour le droit du travail : une adaptation du cadre normatif existant pour le secteur traditionnel des taxis ou du moins la nécessité d'une intervention législative, la mise en place d'un cadre normatif harmonieux pour réduire les « zones grises » et favoriser l'innovation et, enfin, la nécessité de repenser le modèle salarial.

L'économie collaborative incarne une nouvelle ère dans laquelle les technologies novatrices remodelent la société et le marché du travail, notamment avec la montée des emplois atypiques, la discontinuité de l'emploi, la flexibilité, La Commission européenne, dans son communiqué de 2016, soutient que : « pour autant qu'elle soit encouragée et développée d'une manière responsable, l'économie collaborative est en mesure de contribuer d'une manière importante à la croissance et à l'emploi au sein de l'Union européenne »¹⁰⁵. Ainsi, il semble urgent de passer d'une politique de sanction à une politique d'intervention qui soutiendrait le droit des travailleurs et valoriserait le travail en tant que tel.

Toutefois, il y a une réelle nécessité d'agir face à la croissance de l'économie collaborative. À côté d'Uber, il existe également de nombreux autres secteurs déjà en place en Europe qui pourraient profiter de ces évolutions du droit du travail : coursier *Deliveroo*, *Lyft*, *ListMinut*, *Menu Next Door*... et d'autres encore à venir. En effet, selon une information en date de début août 2017, Didi (le « Uber chinois ») a annoncé son intention de venir s'implanter sur le marché européen et affronter son concurrent Uber¹⁰⁶. La multiplication des acteurs disruptifs met en avant la nécessité d'agir avant que ceux-ci ne prennent l'entièreté du marché existant en bafouant les droits les plus élémentaires des travailleurs.

En outre, à l'heure où notre débat porte sur une évolution des droits du travail, qu'en sera-t-il lorsque le nouvel acteur disruptif sera une voiture autonome ... sans chauffeur ? Ce type de véhicule est actuellement testé à Pittsburgh et annonce un nouveau challenge pour nos législateurs.

¹⁰⁵ COMMISSION EUROPEENNE, 2016, *Communication de la commission au parlement européen, au conseil, au comité économique et social européen et au comité des régions : un agenda européen pour l'économie collaborative*, COM (2016) 356 final (02 juin), p. 2.

¹⁰⁶ TURNER Giles, 01 août 2017, *China's Didi Takes on Rival Uber in Europe*, Bloomberg Technology.
URL : <https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-08-01/china-s-didi-takes-on-rival-uber-in-europe-first-stop-estonia> (consulté le 10 août 2017)

D'autres défis nous attendent notamment en termes de solidarité. En effet, l'avenir des systèmes de protection sociale s'invite dans le débat. Certains suggèrent un modèle de protection sociale universelle attachée à la personne tout au long de sa vie et non plus à l'activité professionnelle, et d'autres soutiennent que l'on se dirigerait vers des partenariats avec des assurances privées. Le débat reste ouvert.

6 BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES ET ARTICLES

AL-ANI Avad et STUMPP Stéfan, 2016, « Rebalancing interests and power structures on Crowdfunding Platforms », *Internet Policy Review. Journal on Internet Regulation*, Volume 5, n°2 (juin), pp. 1-20.

ANTONMATTEI Paul-Henri et SCIBERRAS Jean-Christophe, 2008, *Le travailleur économiquement dépendant : quelle protection ? Rapport à M. le Ministre du Travail, des Relations sociales, de la Famille et de la Solidarité*, Paris.

BAURAIND Bruno et VANROELEN Christophe, 2016, « L'effet de la numérisation de l'économie sur la conflictualité sociale : le secteur des taxis bruxellois contre Uber », in GRACOS Iannis (dir.), « Grèves et conflictualité sociale en 2015 », *Courrier hebdomadaire*, CRISP, n° 2291-2292, pp.57- 65.

BAUWENS Michel, 2015, *Sauver le monde : vers une économie post-capitaliste avec le peer-to-peer*, Editions Les liens qui libèrent, Paris.

BELK Russel, 2014, « You are what you can access: Sharing and collaborative consumption online », *Journal of Business Research*, volume 67, issue 8, pp. 1595–1600.

BOREL Simon, MASSE David et DEMAILLY Damien, 2015, « l'économie collaborative, entre utopie et big business », *revue Esprit* consacré au thème « le partage, une nouvelle économie », n° 416 (juillet), pp. 1-160.

BOTSMAN Rachel et ROGERS Roo, 2011, *what's mine is yours. How collaborative consumption is changing the way we live*, Collins, Londres.

BRUYERE Mireille, CORIAT Benjamin, COUTINET Natahlie et HARRIBEY Jean-Marie, 2017, *Les économistes atterrés, Changer l'avenir : réinventer le travail et le modèle économique*, Editions Les liens qui libèrent, Paris.

CHAMBRE DES REPRESENTANTS, *Note de politique générale. Lutte contre la fraude sociale (...)*, DOC 54 1428/17, 9 novembre 2015, Bruxelles.

CHARLOT Christophe, 2016, *Uberize me : l'économie collaborative entre promesses et mensonges*, Editions racine, Bruxelles.

COLLOQUE DE CDH BRUXELLOIS, 2016, *Quelle place pour l'« économie du partage » dans notre société ?*, CDH, Bruxelles.

COMMISSION EUROPEENNE, 2016, *Communication de la commission au parlement européen, au conseil, au comité économique et social européen et au comité des régions : un agenda européen pour l'économie collaborative*, COM (2016) 356 final (02 juin).

COMITE GENERAL DE GESTION POUR LE STATUT SOCIAL DES TRAVAILLEURS INDEPENDANTS, 2016, *Rapport 2016/01 : Loi sur la nature des relations de travail*, Bruxelles

COURTOIS Géraldine, 2015, *L'économie collaborative : révolution du partage ou ultime ruse du capitalisme ?*, Centre Permanent pour la Citoyenneté et la participation (CPCP), Bruxelles.

DANG NGUYEN Godefroy, 2016, *Economie collaborative : de quoi parle-ton?*, Institut Mine-Télécom (IMT), Marsouin : mesure et analyse des usages numériques.

DARBERA Richard, 2014, « une étude comparative de la manière dont les Anglais régulent l'offre de transports particuliers de personnes », *Revue Transport*, 29 mars.

DASSY Benoît, 2015, « Chapitre 6 : Régulier l'économie collaborative : Pour quoi ? Pourquoi ? Comment ? », in DELVAUX Virginie (dir.), *L'économie collaborative, une alternative au capitalisme ?*, Cahier 19, Journée d'étude du CIEP, Louvain-La-Neuve, pp. 28-33.

DASSY Benoît, STEINBACH Christine et KUNSCH Christian, 2015, *L'économie collaborative, une alternative au capitalisme ?*, Cahier 19, Journée d'étude du CIEP, Louvain-La-Neuve.

DAUDEY Emilie et HOIBIAN Sandra, 2014, *La société collaborative- mythe et réalité*, cahier de recherche n°313 (décembre), CREDOC, Paris.

- DECROP Alain, 2008, *Les paradoxes du consommateur postmoderne*. In : *Reflets et perspectives de la vie économique : quelques morceaux choisis de la recherche en marketing*, Tome XLVII (février), De boeck Supérieur, Bruxelles, pp. 85–93.
- DECROP Alain, 2017, *La consommation collaborative : enjeux et défis de la nouvelle société du partage*, DeBoeck supérieur, Bruxelles.
- DEGRYSE Christophe, 2016, *Les impacts sociaux de la digitalisation de l'économie*, Working papers (février) Institut syndical européen, ETUI European Trade Union Institut, Bruxelles
- DELVAUX Virginie, LUYCKX Eric, DE LEENER Philippe, CASSART Sébastien, ISNARD Lisa, DE NANTEUIL Matthieu et ZUNE Marc, 2016, « Economie collaborative et (in)justice sociale », *Revue française de socio-économie*, n°17 (février), pp. 5-12.
- DE SALLE Corentin, NDAYE Siméon et OBEID Stéphane, 2015, *Réformer le secteur du transport des personnes*, Centre Jean Gol, Bruxelles.
- DE SALLE Corentin, COLIN Olivier, DE SAINT MARTIN Amaury, BAIRIOT Jean-François et PRADELLA Jeremy, 2016, *Libérer le potentiel de l'économie collaborative*, Les éditions du CEP, Marcinelle.
- DESBONNET Denis, 2015, « Uber, cheval de Troie du libéralisme le plus sauvage », *Ensemble*, n°88 (janvier), pp. 40-47.
- DJEGHAM Myriam, 2015, « Chapitre 8 : Economie collaborative, piste ou impasse pour le mouvement ouvrier ? », in DELVAUX Virginie (dir.), *L'économie collaborative, une alternative au capitalisme ?*, Cahier 19, Journée d'étude du CIEP, Louvain-La-Neuve, pp. 38-41.
- FEB, 2015, *L'économie de partage ou collaborative : un état des Lieux*, Fédération des entreprises de Belgique, Bruxelles.
- FENNETEAU Hervé, 2015, *L'enquête : entretien et questionnaire*, Dunod, 3^{ème} édition, Paris.
- FRANCOU Renaud et KAPLAN Daniel, 2011, *Nouvelles approches de la confiance numérique*, Une expédition de la FING et de la fondation télécom, Paris.
- FRENKEN Koen et SCHOR Juliet, 2017, Putting the Sharing Economy into Perspective, *Environmental Innovation and Societal Transitions*. Utrecht University Repository, volume 23, pp.3-10.
- FRERE Bruno, 2009, *le nouvel esprit du solidaire*, Desclée de Brouwer éditions (collection solidarité et société), Paris.
- GRACEFFA Sandrino, 2016, *Refaire le monde ...du travail : une alternative à l'ubérisation de l'économie*, Les Editions Repas, Valences.
- GRACOS Iannis, 2016, « Grèves et conflictualité sociale en 2015 », *Courrier hebdomadaire du CRISP*, n°2291-2292 (juin), pp.5-120.
- GROUPE MR DU PARLEMENT BRUXELLOIS, 30 mars 2017, *Plan Taxis : le PS a gagné, les Bruxellois ont perdu*.
URL : <http://mr-parlementbruxellois.be/2017/03/plan-taxis-le-ps-a-gagne-les-bruxellois-ont-perdu/> (consulté, le 30 juillet 2017)
- ISNARD Lisa, 2015, « Chapitre 5 : Quelques pistes pour une régulation durable de l'économie collaborative », in DELVAUX Virginie (dir.), *L'économie collaborative, une alternative au capitalisme ?*, Cahier 19, Journée d'étude du CIEP, Louvain-La-Neuve, pp. 24-27.
- JAHAN Sarwat Jahan et MAHAMUD Ahmed Saber, 2015, « Qu'est-ce que le capitalisme? », *Finances & Développement*, vol.52, n°2 (juin), pp. 44-45.
- JOHN Nicolas, 2012, *Sharing and Web 2.0: The Emergence of a Keyword*. *New Media & Society*. Juillet.
- LEGRAND Christine, 2016, « Eduquer c'est l'affaire de tous », *La Croix*, 22 novembre, pp. 1-3.
- LUYCKX Eric, 2015, « Chapitre 2 : L'économie collaborative : de quoi parle-t-on ? », in DELVAUX Virginie (dir.), *L'économie collaborative, une alternative au capitalisme ?*, Cahier 19, Journée d'étude du CIEP, Louvain-La-Neuve, pp. 6-11.

- MANDEL Camille, 2016, *l'économie collaborative : de l'enthousiasme à la vigilance*, Economie sociale, Pour la solidarité : European think & do tank, collection « notes d'analyse » dirigées par denis Stokkink, Bruxelles.
- MASSE David, BOREL Simon, DEMAILLY Damien, 2015, *Working paper : Comprendre l'économie collaborative à travers ses fondements théoriques*, Working paper n°05/15 (juillet), Institut du développement durable et des relations internationales (IDDRI), Paris.
- MASSET Delphine et LUYCKX Eric, 2014, *L'économie collaborative : une alternative au modèle de la compétition*, analyse Etopia asbl Centre d'animation et de recherche en écologie politique, Namur.
- NOVEL Anne-Sophie et RIOT Stéphane, 2012, *Vive la co-révolution. Pour une société collaborative*, Ed. Gallimard (Collection manifestô), Paris, 237 p.
- ORGANISATION DE COOPERATION ET DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE (OCDE), 2002, « 3. Compte rendu de la discussion ». *Revue de l'OCDE sur le droit et la politique de la concurrence*, vol. 4, n°4, pp. 120-149.
- OWYANG Jeremiah, SAMUEL Alexandra et GRENVILLE Andrew, 2014, *Sharing is the new buying. How to win in the collaborative economy*, Vision Critical communications Inc., Vancouver.
- PERULLI Adalberto, 2003, *Travail économique dépendant/parsubordination : les aspects juridiques, sociales et économiques*.
- PETIT A. et HADJIDJ G., 2017, « Royaume-Uni » in : *Economie collaborative dans le secteur des transports : une analyse comparée réalisée à la demande du ministère de la Transition économique et solidaire (MTES)*, Ministère de l'économie et des Finances de la république française, Paris, pp.80-98.
- PETIT Nicolas, 2015, « Uber, current deloyal ou champion libérateur de l'économie du partage ? », *Liège compétition and innovation Institute Policy Brief*, (février), pp. 1-5.
- PHILIPETTE Thibault, COLLARD Anne-Sophie et KELIN Annabelle, 2016, « L'économie collaborative : entre jeu, participation et confiance », *Recherches en communication*, n°42, pp. 189-202.
- PORTA Jérôme et SACHS Tatiana, 2017, « Le droit du travail peut-il répondre aux défis de l'ubérisation ? », *Revue de Droit du Travail*, mars, pp. 166-174.
- PROULX Serge, GARCIA José Luis et HEATON Lorna, 2014, *La contribution en ligne. Pratiques participatives à l'ère du capitalisme informationnel*, Presses de l'Université du Québec, coll. Communication. Québec.
- PWC, 2015, *The sharing economy: consumer intelligence series*, PricewaterhouseCoopers LLP, Delaware.
- REICHE S. et ELIE S., 2017, « Allemagne », in : *Economie collaborative dans le secteur des transports : une analyse comparée réalisée à la demande du ministère de la Transition économique et solidaire (MTES)*, Ministère de l'économie et des Finances de la république française, Paris, pp.15-29.
- RENDERS David et DE VALKENEER Delphine, 2016, « Un taxi nommé Uber ou faut-il réformer les réglementations nationales sur les taxis ? *Journal de droit européen*, n°4, pp. 126-135.
- RIENSTRA Sytze, BAKKER Peter et VISSER Johan, 2015, *International comparison of taxi regulations and Uber*, KIM Netherlands Institute for Transport Policy Analysis, Ministry of Infrastructure and the Environment, La Haie.
- ROLLAND Sylvie (dir.), 2016 juillet, *Les mécanismes de confiance dans l'économie de partage*, Cercle performance des organisations, Paris.
- SADIQ Khan, MAYOR OF LONDON, 2016, *Taxi and Private Hire: Action Plan 2016*, Transport for London, septembre, Londres.
- SCHOR Juliet, 2014, *Debating the sharing economy*, Great transition Initiative, Boston.
- SERVICE PUBLIC REGIONAL DE BRUXELLES, 2017, *Plantaxi.Brussels : information destinée aux chauffeurs de taxi*, Service public régional de Bruxelles, Bruxelles.
- SOBCZAK André, RORIVE FEYTMANS Brigitte et HAVARD Christelle, 2008, « Comment réguler les relations triangulaires de travail ? La RSE face au droit du travail intérimaire et les centre d'appels », *Travail et Emploi*, n°114 (avril-juin), pp. 21- 31.

TAYLOR Matthew, MARSH Greg, NICOL Diane et BROADBENT, 2017 (juillet), *Good Work*, The Taylor Review of Modern Working Practices. Londres.

VALLAT David, 2015, « Une alternative au dualisme Etats-Marché : l'économie collaborative, questions pratiques et épistémologiques », *Working paper TRIANGLE WP*, n° 01 (décembre), pp. 1-21.

VAN CAMPENHOUDT Luc et QUIVY Raymond, 2011, *Manuel de recherche en sciences sociales*, Dunod, 4^e édition, Paris.

VIGOUR Cécile, 2005, *La comparaison dans les sciences sociales : pratiques et méthodes*, Editions La découverte, Collection Guide repères, Paris.

WATHELET Violaine, 2015, *Et si l'économie collaborative n'existait pas ?*, Solidarité des Alternatives Wallonnes et Bruxelloises, Monceau-sur-Sambre.

RESSOURCES JURIDIQUES

Belgique

Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 4 septembre 2003 fixant le nombre maximum de véhicules pour lesquels des autorisations d'exploiter un service de taxis peuvent être délivrées sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, publié au Moniteur belge du 2 octobre 2003.

Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur du 29 mars 2007, entré en vigueur le 01 juillet 2007, n°2007031181.

Ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeurs, publié au Moniteur belge du 1^{er} juin 1995.

Loi-programme du 27 décembre 2006, Service public fédéral chancellerie du premier ministre, publié au Moniteur belge du 28 décembre 2006), Numac : 200602362.

SPRL UBER BELGIUM vs. SA RADIO TAXI BRUXELLOIS, 31 mars 2014, Tribunal de commerce de Bruxelles – Jugement – Chambre des actions en cessation.

SPRL UBER BELGIUM vs. SA RADIO TAXI BRUXELLOIS, Tribunal de commerce néerlandophone de Bruxelles – Jugement- chambre du président – action de cessation (traduction française MUHEME Daniel, NEYRINCK Norman et PETIT Nicolas)

France

Décision n°2015-484 QPC du 22 septembre 2015, Société Uber France SAS et autre (II) [incrimination de la mise en relation de clients avec des conducteurs non professionnels] Conseil constitutionnel

Décret n°2017-774 du 04 mai 2017 relatif à la responsabilité sociale des plateformes de mise en relation par voie électronique, NOR : ETST1710240D

Loi n°2014-1104 du 1^{er} octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur. NOR : INTX1414821L, Journal Officiel de la république Française (JORF), n° 0228 du 02 octobre 2014, p. 15938. Dite loi Thévenoud

Loi n° 2016-1088 du 08 août 2016, relative au travail, à la modernisation du dialogue social et à la sécurisation des parcours social et à la sécurisation des parcours professionnels – article 60
Dite loi El Khomri

Royaume-Unis

ASLAM & FARRAR vs. UBER B.V, UBER LONDON LTD & UBER BRITANNIA LTD, 2016, Reasons for the reserved judgment on preliminary hearing sent to the parties on 28 octobre 2016, Employment tribunals London, case 2202550/2015.

ASLAM & FARRAR vs. UBER B.V, UBER LONDON LTD & UBER BRITANNIA LTD, 2016, Reserved judgment of the employment tribunal, Employment tribunals London, case 2202551/2015.

Union européenne

Arrêt de la Cour de Justice de la Communauté européenne, 3 juillet 1986, Deborah Lawrie-Blum contre Land Baden-Württemberg – demande de décision préjudicielle : Bundesverwaltungsgericht – Allemagne – Travailleur – Enseignante stagiaire - Affaire 66/85, n°61985J0066.

COUR DE JUSTICE DE L'UNION EUROPEENNE, 11 mai 2017, Communiqué de presse N°50/17 : conclusions de l'avocat général dans l'affaire C-434/15, Curia

Résolution du Parlement européen du 15 juin 2017 sur un agenda européen pour l'économie collaborative, Strasbourg, textes déposés : A8-0195/2017

RESSOURCES ELECTRONIQUES

ALBERT Éric, 28 octobre 2016, « Au Royaume-Uni, Uber condamné à considérer des chauffeurs comme des salariés », *Le monde*.

URL : http://www.lemonde.fr/economie/article/2016/10/28/uber-condamne-a-considerer-des-chauffeurs-comme-des-salaries-au-royaume-uni_5022155_3234.html (Consulté le 18 juillet 2017)

AUCHARD Eric, 2 septembre 2014, *Frankfurt court bans Uber taxi services across Germany*,

URL : <http://www.reuters.com/article/us-virginia-protests-idUSKCN1AT09B> (consulté le 02 juillet 2017)

BOHIC Clément, 25 juillet 2017, *Uber aborde sa responsabilité sociale avec AXA*.

URL : http://www.itespresso.fr/uber-responsabilite-sociale-axa-166486.html?inf_by=59831cd0681db8d50a8b47e0 (consulté le 08 août 2015)

BOTSMAN Rachel, juin 2012, *La monnaie de la nouvelle économie est la confiance*, conférence officielle TED (Technology Entertainment and Design)

URL : https://www.ted.com/talks/rachel_botzman_the_currency_of_the_new_economy_is_trust?source=googleplus&language=fr (consulté le 03 juin 2012)

BOTSMAN Rachel, 21 novembre 2013, *The sharing economy lacks a shared definition*.

URL : <http://rachelbotzman.com/work/the-sharing-economy-lacks-a-shared-definition-fastco-exist/> (consulté le 25 février 2017)

BOTSMAN Rachel, 27 mai 2015, *defining the shared economy : what is collaborative consumption and what isn't ?*.

URL : <https://www.fastcompany.com/3046119/defining-the-sharing-economy-what-is-collaborative-consumption-and-what-isnt> (consulté le 27 février 2017)

BRUXELLES MOBILITE, mars 2017, *Chauffeurs de taxis*.

Disponible sur : <http://www.bruxellesmobilite.irisnet.be/partners/professionnels/chauffeurs-taxis> (consulté le 17 juin 2017)

CALERO Jorge, 14 juin 2017, *Le parlement exige la protection des travailleurs de l'économie collaborative*, Euractiv.com. URL : <https://www.euractiv.fr/section/economie/news/meps-demand-eu-strategy-to-protect-gig-economy-workers/> (consulté le 04 août 2017)

CHAMPEAU Guillaume, 07 avril 2015, *Uber recrute pour mettre rapidement ses VTC au chômage*.

URL : <http://www.numerama.com/magazine/32717-uber-recrute-pour-mettre-rapidement-ses-vtc-au-chomage.html> (Consulté le 3 août 2017)

CHHUM Frédéric, 20 novembre 2016, *Les chauffeurs auto-entrepreneurs d'Uber sont des salariés*.

URL: <https://www.village-justice.com/articles/Les-chauffeurs-auto-entrepreneurs-Uber-sont-des-salaries,23437.html> (Consulté le 15 juin 2017)

CHIECCHI Mégane, 18 juin 2015, « En Californie, un tribunal estime que les chauffeurs Uber sont des salariés », *La tribune*.

URL : <http://www.latribune.fr/entreprises-finance/chauffeurs-uber-des-employes-en-devenir-485337.html> (consulté le 06 août 2017)

COLLAMER Nancy, 11 novembre 2016, *What Clinton and Trump would do for gig economy workers*, Personal Finance.

URL: <https://www.forbes.com/sites/nextavenue/2016/07/11/what-clinton-and-trump-would-do-for-gig-economy-workers/#dbde192db61d> (consulté le 10 juillet 2017)

DE CROO Alexander, 30 juin 2016, *Communiqué de presse « La chambre approuve un taux d'imposition simple et peu élevé pour l'économie collaborative »*

URL : <http://www.decroo.belgium.be/fr/chambre-economie-collaborative> (consulté le 05 juillet 2017)

DIRECTION DE L'INFORMATION LEGALE ET ADMINISTRATIVE (premier ministre), 08 février 2016, *Autorisation de stationnement de taxi (licence de taxi)*, Services-public.fr : le site officiel de l'administration française.

URL : <https://www.service-public.fr/professionnels-entreprises/vosdroits/F1347> (consulté le 18 juin 2017)

DIRECTION DE L'INFORMATION LEGALE ET ADMINISTRATIVE (premier ministre), 19 octobre 2016, *Permis de conduire professionnel: contrôle médical obligatoire*, Services-public.fr : le site officiel de l'administration française.

URL : <https://www.service-public.fr/particuliers/vosdroits/F1255> (consulté le 18 juin 2017)

DROUIN Pauline, *Guide taxi & VTC -Tout savoir sur les taxis et VTC : acheter ou vendre une licence de taxi*.

URL: <http://www.taxi-utc.eu/acheter-vendre-licence-taxi> (consulté le 08 avril 2017)

GOVERNMENT UK, *Driving licences for taxis and private hire vehicles*.

URL : <https://www.gov.uk/taxi-driver-licence/type-of-driving-licence> (consulté le 17 juin 2017)

HASSAN Nabil Sheikh, 16 février 2015, *L'économie collaborative : un modèle pour demain ?* Centrale nationale des employés, Bruxelles.

URL <https://cne.csc-en-ligne.be/cne-gnc/actu/Filinfo/16-02-05EconomieCollaborative.html> (consulté le 06 juin 2017)

JACQUE Philippe, 04 avril 2017, « Trois syndicats de chauffeurs VTC appellent au boycott d'Uber », *Le Monde*.

URL : http://www.lemonde.fr/economie/article/2017/04/04/trois-syndicats-de-chauffeurs-utc-appellent-au-boycott-d-uber_5105547_3234.html#ewRChfV712RbTv07.99 (consulté le 04 août 2017)

NEWCOMER Eric, 14 avril 2017, *Uber, Lifting Financial Veil, Says Sales Growth Outpaces Losses*. Bloomberg Technology. URL: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-04-14/embattled-uber-reports-strong-sales-growth-as-losses-continue> (consulté le 15 juillet 2017)

OWYANG Jeremiah, 10 mars 2016, *Honeycomb 3.0 : The collaborative Economy market expansion*.

URL : <http://www.web-strategist.com/blog/2016/03/10/honeycomb-3-0-the-collaborative-economy-market-expansion-sxsw/> (consulté le 28 mars 2017)

PADYCH Claire, 14 avril 2017, « Dix chauffeurs attaquent Uber aux prud'hommes : on n'est pas indépendants ». *L'express l'entreprise* URL : http://lentreprise.lexpress.fr/rh-management/droit-travail/cela-fait-deux-ans-qu-on-demande-a-uber-d-etre-independants_1899020.html (Consulté le 20 juin 2017)

PARSON Adams, 21 janvier 2014, *The sharing economy : a short introduction to its political evaluation*, Share World's Ressources, Londres.

URL : <http://www.sharing.org/information-centre/articles/sharing-economy-short-introduction-its-political-evolution> (Consulté le 06 mars 2017)

PARTENA PROFESSIONAL, 25 mai 2017, *Le collaborateur autonome : vers un nouveau statut ? La seconde édition du Parlement des Entrepreneurs de Partena Professional ouvre le débat*.

URL : <https://legalworld.wolterskluwer.be/fr/nouvelles/rh-dans-les-medias/le-collaborateur-autonome-vers-un-nouveau-statut-la-seconde-edition-du-parlement-des-entrepreneurs-de-partena-professional-ouvre-le-debat/> (consulté le 25 juillet 2017)

PARTENA PROFESSIONAL, 30 mai 2017, *Le collaborateur autonome*.

URL : <https://www.partena-professional.be/fr/programme-parlement-des-entrepreneurs-2017/le-collaborateur-autonome/> (consulté le 25 juillet 2017)

SERVICE PUBLIC FEDERAL BELGE, *Faux indépendants*, Belgium.be informations et services officiels.

URL : http://www.belgium.be/fr/emploi/contrats_de_travail/types_de_contrats/faux_independants (consulté le 29 juin 2017)

SIMON Frédéric, 12 juillet 2016, *Uber should be regulated like rest of the economy*, Euractiv.com.

URL : <https://www.euractiv.com/section/digital/interview/tues-michel-bauwens-uber-or-airbnb-should-be-regulated-like-rest-of-the-economy/> (consulté le 01 août 2017)

UBER, 10 juin 2014, *Focus sur les chauffeurs partenaires d'Uber*.

URL : <https://www.uber.com/fr/blog/paris/focus-sur-les-chauffeurs-partenaires-duber/> (consulté le 15 juillet 2017)

UBER BV, 17 février 2016, *Conditions générales d'utilisation*.

URL : <https://www.uber.com/fr-BE/legal/terms/be/> (consulté le 24 mai 2017)

UBER, 2017, *Charte de la communauté Uber*.

URL : <https://www.uber.com/fr/legal/community-guidelines/fr-fr/> (consulté le 15 juillet 2017)

VALERO Jorge, 12 mai 2017, *La CJUE s'oppose à la commission sur le car Uber*, Euractiv

URL : <http://www.euractiv.fr/section/economie/news/eu-courts-opinion-challenges-commissions-pro-uber-stance/> (consulté le 05 août 2017)

7 ANNEXES

Annexe 1 : GUIDE D'ENTRETIEN

Annexe 2 : 10 MESURES *TRANSPORT FOR LONDON* 2016

Annexe 3 : DECRET 4 MAI 2017 – LOI TRAVAIL/EL KHOMRI

Annexe 4 : COMMUNIQUÉ DE PRESSE COMMISSION EUROPÉENNE

Annexe 1 : GUIDE D'ENTRETIEN

Thématique	Questions
Présentation	Rôle, job, ...
Nouvelle précarité ? EC = contrepartie aux formes atypiques d'emploi ?	<p>Est-ce que cette nouvelle forme de travail développée par l'économie ne pousse pas plus les travailleurs dans la précarité ? Tout type de protection dont jouit un travailleur est en effet éliminé...</p> <p>Ou remise au travail des exclus de notre ESA ?</p> <p>L'économie collaborative ne serait-elle pas une contrepartie en cas de contrat partiel subi, CDD, turn-over ?</p>
Nouvelles formes d'emplois Statut des travailleurs Auto-entrepreneur	<p>Sommes-nous face à la fin du salariat ? Est-il possible de reconsidérer le salariat en dehors de tout lien de subordination ?</p> <p>Ces prestataires sont-ils des indépendants ou sont-ils dans un rapport de subordination face à la plateforme ? Pourrions-nous qualifier cela de contrat de travail ?</p> <p>Ces travailleurs particuliers sont-ils représentés ? Du fait de leur statut, ils ne sont notamment pas défendus par les syndicats de salariés... Les syndicats traditionnels devraient peut-être s'adapter pour défendre ces nouvelles formes de travailleurs ? Ou est-il plutôt opportun de créer d'autres formes de défense pour ces travailleurs dits plus autonomes ?</p> <p>Vos actions ? Vos initiatives ?</p>
Conditions de travail	<p>Les enjeux en termes de conditions de travail sont radicaux : les plateformes développent actuellement un marché de l'emploi ultra flexible, une forme contractuelle d'emploi. Dans celle-ci n'existe plus ni contrat de travail, ni normes salariales, ni aucune réglementation en terme de temps de travail, horaire, lieu de travail, de formation, d'accès aux organisations syndicales. L'individu doit se débrouiller pour la propre protection sociale, santé et sécurité au travail.</p> <p>Comment les syndicats pourraient intervenir face à ce changement radical du monde du travail et des réglementations de bases ? De plus n'est-il pas plus compliqué de venir en aide avec cette montée de l'individualisme ?</p> <p>Considérez-vous qu'il faudrait créer un nouveau statut professionnel pour ces travailleur (ex : Allemagne) ou alors l'étendre aux indépendants ?</p>

Annexe 2 : 10 MESURES *TRANSPORT FOR LONDON* 2016

Mesures adoptées en janvier 2016 et touchant Uber

Test de connaissance de l'anglais et des cartes topographiques pour les conducteurs (application reportée de 6 mois cf. ci-dessus)

Obligation pour les conducteurs de communiquer avant le trajet leurs coordonnées personnelles ainsi que des détails sur le véhicule utilisé

Obligation pour les VTCs de fournir en avance aux clients une estimation du prix de la course (Uber applique déjà cela)

Obligation de mise en place d'une ligne fixe permettant aux clients de pouvoir joindre une personne de l'entreprise en cas de problème avec la course

Obligation pour les entreprises de VTCs de tenir un registre des conducteurs et des véhicules permettant une localisation en temps réel

Adoption de polices d'assurance plus protectrices en matière de recrutement et bénéfices

Les 4 mesures abandonnées et qui visaient Uber :

Respect d'un délai minimum de 5 minutes entre la réservation et le début du trajet

Proposer aux clients la possibilité de réserver 7 jours en avance

Interdiction d'afficher sur une application les véhicules immédiatement disponibles

Obligation d'enregistrement des conducteurs auprès d'une seule entreprise

Annexe 3 : DECRET 4 MAI 2017 – LOI TRAVAIL/EL KHOMRI

MINISTÈRE DU TRAVAIL, DE L'EMPLOI, DE LA FORMATION PROFESSIONNELLE ET DU DIALOGUE SOCIAL

Décret n° 2017-774 du 4 mai 2017 relatif à la responsabilité sociale des plateformes de mise en relation par voie électronique

***Public concerné :** plateformes de mise en relation par voie électronique en vue de la vente d'un bien, de la fourniture d'un service ou de l'échange ou du partage d'un bien ou d'un service ; travailleurs indépendants qui recourent à ces plateformes.*

***Objet :** conditions d'application de la responsabilité sociale des plateformes collaboratives.*

***Entrée en vigueur :** le texte entre en vigueur le 1^{er} janvier 2018.*

***Notice :** lorsqu'une plateforme de mise en relation par voie électronique détermine les caractéristiques de la prestation de service fournie ou du bien vendu et xe son prix, elle a une responsabilité sociale à l'égard des travailleurs indépendants qui y recourent.*

Le décret précise les modalités de mise en œuvre de cette responsabilité sociale. Il xe à 13 % du plafond annuel de la sécurité sociale (soit 5 099,64 € en 2017) le seuil de chiffre d'affaires réalisé sur la plateforme à partir duquel ces obligations de la plateforme sont applicables.

Il xe également le plafond de prise en charge par la plateforme de la cotisation d'assurance d'accidents du travail souscrite par le travailleur indépendant, ainsi que les conditions de prise des frais d'accompagnement et de l'indemnisation de la perte de revenus dans le cadre du parcours de validation des acquis de l'expérience (VAE).

***Références :** le décret est pris pour l'application de l'article 60 de la loi n° 2016-1088 du 8 août 2016 relative au travail, à la modernisation du dialogue social et à la sécurisation des parcours professionnels. Les dispositions du code du travail modi ées par le présent décret peuvent être consultées, dans leur rédaction résultant de cette modi cation, sur le site Légifrance (<http://www.legifrance.gouv.fr>).*

Le Premier ministre,

Sur le rapport de la ministre du travail, de l'emploi, de la formation professionnelle et du dialogue social,

Vu la directive (UE) 2015/1535 du Parlement européen et du Conseil du 9 septembre 2015 prévoyant une procédure d'information dans le domaine des réglementations techniques et des règles relatives aux services de la société de l'information ;

Vu le code général des impôts, notamment son article 242 bis ;

Vu le code de la sécurité sociale, notamment ses articles L. 434-16 et L. 743-1 ;

Vu le code du travail, notamment le titre IV du livre III de la septième partie ;

Vu la loi n° 2016-1088 du 8 août 2016 relative au travail, à la modernisation du dialogue social et à la sécurisation des parcours professionnels, notamment son article 60 ;

Vu la notification n^o 2016/674/F adressée à la Commission européenne le 20 décembre 2016 ;

Vu l'avis du Conseil national de l'emploi, de la formation et de l'orientation professionnelles en date du 7 février 2017 ;

Vu l'avis de la commission des accidents du travail et des maladies professionnelles en date du 15 février 2017,

Décète : **Art. 1^{er}**. – Le livre III de la septième partie du code du travail (partie réglementaire) est ainsi modifié :

1^o L'intitulé est ainsi modifié : a) La première occurrence du mot : « et » est remplacée par le signe : « , » ;

b) L'intitulé est complété par les mots : « et travailleurs utilisant une plateforme de mise en relation par voie électronique » ;

6 mai 2017 JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE Texte 45 sur 144

2^o Le livre est complété par un titre IV ainsi rédigé :

« *TITRE IV*

« ***TRAVAILLEURS UTILISANT UNE PLATEFORME DE MISE EN RELATION PAR VOIE ÉLECTRONIQUE***

« *CHAPITRE I^{er}*

« ***Champ d'application***

« Le présent chapitre ne comporte pas de dispositions réglementaires.

« *CHAPITRE II*

« ***Responsabilité sociale des plateformes***

« *Art. D. 7342-1.* – La cotisation mentionnée au premier alinéa de l'article L. 7342-2 et la contribution mentionnée au premier alinéa de l'article L. 7342-3 sont prises en charge par la plateforme lorsque le travailleur indépendant a réalisé sur la plateforme, au cours de l'année civile au titre de laquelle la cotisation et la contribution ont été acquittées, un chiffre d'affaires égal ou supérieur à 13 % du plafond annuel de la sécurité sociale.

« Les frais d'accompagnement et l'indemnité mentionnés au deuxième alinéa de l'article L. 7342-3 sont pris en charge par la plateforme lorsque le travailleur indépendant a réalisé sur la plateforme, au cours de la dernière année civile écoulée, un chiffre d'affaires égal ou supérieur à 13 % du plafond annuel de la sécurité sociale.

« *Art. D. 7342-2.* – Le montant du plafond mentionné au premier alinéa de l'article L. 7342-2 est égal à la cotisation due au titre de l'assurance volontaire des accidents du travail et des maladies professionnelles prévue à l'article L. 743-1 du code de la sécurité sociale, calculée sur la base du salaire minimum prévu au premier alinéa de l'article L. 434-16 du même code.

« *Art. D. 7342-3.* – Les frais d'accompagnement à la validation des acquis de l'expérience

pris en charge par la plateforme sont ceux exposés par la personne pour réaliser les actions dénies aux articles R. 6423-2 et R. 6423-3, dans la limite de 3 % du plafond annuel de la sécurité sociale.

« L'indemnité versée pour compenser la perte de revenus occasionnée par l'accompagnement à la validation des acquis de l'expérience est due dans la limite de vingt-quatre fois le taux horaire du salaire minimum interprofessionnel de croissance.

« *Art. D. 7342-4.* – Lorsque plusieurs plateformes sont tenues de prendre en charge les cotisations, contributions et frais mentionnés aux articles D. 7342-1 à D. 7342-3, chacune d'entre elles les rembourse au prorata du chiffre d'affaires que le travailleur indépendant a réalisé par son intermédiaire, rapporté au chiffre d'affaires total qu'il a réalisé au cours de l'année civile par l'intermédiaire des plateformes mentionnées à l'article L. 7341-1.

« *Art. D. 7342-5.* – A n de bénéficier de la prise en charge par la plateforme des cotisations, contributions et frais mentionnés aux articles D. 7342-1 à D. 7342-3, le travailleur indépendant lui adresse une demande de remboursement et justifie auprès d'elle des dépenses qu'il a exposées, ainsi que du chiffre d'affaires total mentionné à l'article D. 7342-4. A cette n, il produit les documents mentionnés au II de l'article 242 *bis* du code général des impôts.

« La demande de remboursement est réalisable gratuitement et par voie électronique.

« Toute plateforme remplissant les conditions dénies à l'article L. 7342-1 est tenue d'informer les travailleurs indépendants qui utilisent ses services de la possibilité de présenter une demande de remboursement dans les conditions dénies au présent article. »

Art. 2. – Les dispositions du présent décret entrent en vigueur le 1^{er} janvier 2018.

Art. 3. – Le ministre de l'économie et des finances, la ministre des affaires sociales et de la santé, la ministre du travail, de l'emploi, de la formation professionnelle et du dialogue social et le secrétaire d'Etat chargé de l'industrie, du numérique et de l'innovation sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 4 mai 2017. Par le Premier ministre :

La ministre du travail, de l'emploi, de la formation professionnelle et du dialogue social,
MYRIAM EL KHOMRI

La ministre des affaires sociales et de la santé, MARISOL TOURAINE

BERNARD CAZENEUVE

Le ministre de l'économie et des finances, MICHEL SAPIN



Commission européenne - Communiqué de presse

Un agenda européen pour l'économie collaborative

Bruxelles, le 2 juin 2016

La Commission européenne a présenté aujourd'hui des orientations visant à aider les consommateurs, les entreprises et les pouvoirs publics à s'engager en toute confiance dans l'économie collaborative.

Pour autant qu'ils soient encouragés et développés d'une manière responsable, ces nouveaux modèles économiques sont en mesure de contribuer d'une manière importante à la croissance et à l'emploi au sein de l'Union européenne.

L'économie collaborative croît rapidement. À mesure qu'elle s'implante dans l'UE, les autorités nationales et locales interviennent en adoptant une mosaïque de mesures réglementaires différentes. Cette approche fragmentée des nouveaux modèles économiques fait naître des incertitudes à la fois chez les opérateurs traditionnels, les nouveaux prestataires de services et les consommateurs, et peut entraver l'innovation, la création d'emplois et la croissance. Comme elle l'a annoncé dans sa stratégie pour le marché unique, la Commission publie aujourd'hui des orientations à l'intention des États membres afin de contribuer à assurer un développement équilibré de l'économie collaborative.

Le vice-président de la Commission européenne chargé de l'emploi, de la croissance, de l'investissement et de la compétitivité, M. Jyrki **Katainen**, a déclaré à ce propos: *«Une économie européenne compétitive a besoin d'innovation, que ce soit dans le domaine des produits ou dans celui des services. La prochaine "licorne" européenne pourrait naître de l'économie collaborative. Notre rôle consiste à promouvoir un environnement réglementaire qui permette à de nouveaux modèles économiques de se développer tout en assurant la protection des consommateurs et en garantissant une fiscalité et des conditions de travail équitables.»*

La commissaire Elzbieta **Bieńkowska**, chargée du marché intérieur, de l'industrie, de l'entrepreneuriat et des PME, s'est exprimée en ces termes: *«L'économie collaborative représente une chance à saisir pour les consommateurs, les entrepreneurs et les entreprises à condition que nous la mettions sur les bons rails. Si nous laissons notre marché unique se fragmenter au niveau national voire au niveau local, l'Europe tout entière risque d'être perdante. Nous publions aujourd'hui des orientations juridiques à l'intention des pouvoirs publics et des opérateurs du marché afin d'assurer le développement équilibré et durable de ces nouveaux modèles économiques. Nous invitons les États membres à réexaminer leur réglementation sur la base de ces orientations, et nous sommes disposés à les aider dans ce processus.»*

La **communication** intitulée **«Un agenda européen pour l'économie collaborative»** fournit des orientations sur les modalités selon lesquelles il conviendrait d'appliquer le droit de l'Union en vigueur à ce secteur dynamique et en mutation rapide, en clarifiant les problèmes clés auxquels les acteurs du marché comme les pouvoirs publics sont confrontés:

- **Quel type d'exigences en matière d'accès au marché peuvent être imposées?** Les prestataires de services ne devraient être tenus d'obtenir des autorisations d'établissement ou des licences que lorsque cela est strictement nécessaire pour atteindre des objectifs d'intérêt général importants. L'interdiction absolue d'une activité ne devraient constituer qu'une mesure de dernier recours. Les plateformes ne devraient pas être tenues d'obtenir d'autorisations ni de licences lorsqu'elles n'agissent qu'en qualité d'intermédiaires entre les consommateurs et ceux qui proposent le service réel (service de transport ou d'hébergement par exemple). De plus, les États membres devraient faire la distinction entre les particuliers qui proposent des services sur une base occasionnelle et les prestataires qui interviennent à titre professionnel, en établissant par exemple des seuils fondés sur le niveau d'activité.

- **Qui est responsable en cas de problème?** Les plateformes collaboratives peuvent être exemptées de responsabilité pour les informations qu'elles stockent au nom de ceux qui proposent un service. Elles ne devraient pas être exemptées de responsabilités pour les services qu'elles proposent elles-mêmes, comme les services de paiement. La Commission encourage les plateformes collaboratives à continuer à prendre, sur une base volontaire, des mesures pour combattre les contenus illicites en ligne et renforcer la confiance.

- **Comment la législation de l'UE en matière de protection des consommateurs protège-t-elle les utilisateurs?** Les États membres devraient garantir que les consommateurs bénéficient d'un niveau de protection élevé contre les pratiques commerciales déloyales sans pour autant imposer d'obligations disproportionnées aux particuliers qui ne fournissent des services qu'à titre occasionnel.

- **Quand existe-t-il une relation de travail?** Le droit du travail relève en majeure partie de la compétence des États membres, et est complété par des normes sociales minimales de l'Union et par la jurisprudence de l'UE. Les États membres pourraient envisager de prendre en considération des critères tels que le lien de subordination à la plateforme, la nature du travail et la rémunération lorsqu'ils décident si une personne peut être considérée comme un travailleur d'une plateforme.

- **Quelles sont les règles fiscales qui s'appliquent?** Les prestataires de services et les plateformes de l'économie collaborative doivent payer des impôts et des taxes au même titre que les autres acteurs de l'économie. Il s'agit de l'impôt sur le revenu des personnes physiques, de l'impôt sur les sociétés et de la taxe sur la valeur ajoutée. Les États membres sont encouragés à continuer à simplifier et à clarifier l'application des règles fiscales à l'économie collaborative. Les plateformes de l'économie collaborative devraient coopérer pleinement avec les autorités nationales pour enregistrer les activités économiques et faciliter la perception des impôts et des taxes.

La communication invite les États membres de l'UE à réexaminer et, le cas échéant, à réviser la législation en vigueur conformément à ces orientations. La Commission suivra l'évolution rapide de l'environnement réglementaire ainsi que les développements économiques et commerciaux. Elle suivra l'évolution des prix et de la qualité des services et recensera les éventuels obstacles et problèmes résultant de réglementations nationales divergentes ou de lacunes réglementaires.