

**Proposition de communication pour les
2e Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM)
Montréal, 11-13 juin 2019**

Titre : Les VTC, le statut des chauffeurs et la mise en œuvre juridique des services en France et dans l'Union européenne

Auteur(s) : Michèle GUILBOT, directrice de recherche, IFSTTAR,
michele.guilbot@ifsttar.fr

Mots-clés :

VTC (véhicule de tourisme avec chauffeur) ; nouvelles mobilités ; statut des chauffeurs ; statut des services ; données personnelles ; géolocalisation ; droit.

Résumé :

Le mouvement « d'ubérisation » des VTC (véhicules de tourisme avec chauffeurs) met en relation des « offreurs » de services de mobilité et des demandeurs (utilisateurs / clients).

Sous l'impulsion du développement des applications embarquées dans les outils de type smartphones et celui des plateformes numériques, ces services ont connu un déploiement massif ces dernières années. Ils ont d'abord évolué en marge du droit, comme c'est le cas de nombreuses applications liées aux nouvelles technologies. Mais la nécessité de protéger certains acteurs a progressivement émergé : en prenant en compte les droits des utilisateurs ; en définissant les droits et les obligations de certaines parties prenantes et, tout particulièrement dans le cas des VTC, pour protéger les droits des conducteurs et des professions réglementées concurrentes comme celle concernant les taxis.

S'en sont suivi des contentieux et quelques évolutions législatives et réglementaires qui permettent aujourd'hui de tracer un contexte juridique, dressé pour la France à l'aune du droit communautaire et du droit interne.

Nous proposons d'examiner ces évolutions juridiques en deux parties : la première portera sur les requalifications par le droit du statut des services et de celui des chauffeurs (I) ; la seconde concernera la protection des données personnelles de ces derniers et celle des utilisateurs dans la mise en œuvre des services (II).

I. Des requalifications juridiques des statuts par le droit

En décembre 2017, la Cour de Justice de l'Union Européenne a qualifié l'activité des entreprises concernées de prestations de service de transport alors que l'alternative était une qualification liée à la gestion d'une plateforme numérique (CJUE, Grande Chambre, aff. C-434-15). En conséquence, le service pourra être réglementé par les Etats selon leur législation nationale en matière de transport de passagers, dans le respect des règles générales du Traité de l'Union. Ce positionnement pourrait renforcer les disparités de traitements au sein même de l'Union Européenne.

De son côté, la Cour d'appel de Paris a récemment qualifié les chauffeurs des VTC déployés par l'intermédiaire de ces plateformes, de salariés de l'entreprise, bénéficiaires à ce titre de la protection du droit du travail. Le statut de travailleur indépendant n'a ainsi pas été considéré

comme pertinent au regard des conditions d'application du service par l'organisme gestionnaire de la plateforme. Cette qualification avait déjà été adoptée en 2018 par la Chambre sociale de la Cour de cassation pour des livreurs (coursiers) de différents produits, eu égard à l'existence d'un lien de subordination hiérarchique entre une société mettant en relation des restaurateurs partenaires et des coursiers (arrêt du 28 novembre 2018). La cour d'appel de Paris se conforme donc à cette position dans une décision concernant le statut des chauffeurs de la société Uber (arrêt du 10 janvier 2019). Il conviendra néanmoins d'attendre une position éventuelle de la Cour de Cassation pour conforter cette qualification dans le domaine des VTC. L'impact de la loi française du 8 août 2016 relative au travail, à la modernisation du dialogue social et à la sécurisation des parcours professionnels et de celle du 1^{er} octobre 2014 relative aux taxis et VTC, pourraient aussi apporter un éclairage à cette requalification.

II. La protection des données personnelles dans la mise en œuvre des services

Cette requalification du statut des chauffeurs nous amène à préciser leurs droits en matière de géolocalisation, affirmés par les Hautes juridictions françaises à savoir la Cour de Cassation (chambre sociale, 19 décembre 2018) et le Conseil d'Etat (10^{ème} et 9^{ème} chambres réunies, 15 décembre 2017) par application du droit du travail mais aussi du droit à la protection des données personnelles, largement impacté par les droits européens.

Vis-à-vis des utilisateurs des services, les plateformes se doivent de respecter aussi cette protection.

Nous évoquerons les deux catégories d'instruments européens protecteurs des droits fondamentaux des personnes physiques, non contradictoires mais bien au contraire complémentaires. D'une part la Convention pour la protection des personnes à l'égard du traitement automatisé des données à caractère personnel (28 janvier 1981), prise dans le cadre de la Convention de sauvegarde des droits de l'Homme et des libertés fondamentales du Conseil de l'Europe (4 novembre 1950). D'autre part, le droit communautaire, avec le Règlement Général sur la protection des données (RGPD) qui abroge la directive de 1995 au 25 mai 2018, complété en France par la loi 68-17 relative à l'informatique et aux libertés, modifiée et à jour des dispositions du RGPD. Ces textes exposent les Etats membres et/ou les organismes concernés aux sanctions prononcés par la Cour Européenne des droits de l'Homme ou la Cour de Justice de l'Union européenne. Les parties prenantes peuvent au surplus être sanctionnées, pour leurs pratiques illégales au regard des dispositions du RGPD, par les juridictions de droit interne et par les autorités de régulation (la CNIL en France). Nous présenterons ici le contexte dressé par les jurisprudences pertinentes sur les deux sujets évoqués (géolocalisation des salariés, protection des données personnelles des utilisateurs des plateformes).

Ces évolutions juridiques impactent le modèle économique des services à la mobilité qui mettent en relation des opérateurs de ces nouvelles mobilités avec des utilisateurs et aussi, pour le cas des VTC, avec les chauffeurs. Le modèle économique peut aussi être remis en cause par l'application de divers autres corpus juridiques développés pour lutter contre les situations de monopole, à savoir le droit de la concurrence et l'impact de la loi du 29 décembre 2016 relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes. Tous ces éléments ne pourront pas être abordés dans la présentation, mais pourraient s'inscrire en complément, dans une étape ultérieure de l'analyse.

Les économistes pourraient se saisir de la connaissance de la base juridique en construction, pour réaliser des analyses économiques pertinentes du mouvement amorcé sous l'impulsion du droit.

*

Docteur en droit et habilitée à diriger les recherches, Michèle GUILBOT est directrice adjointe du Laboratoire Mécanismes d'accidents au département Transport Santé Sécurité de l'IFSTTAR. Ses travaux portent sur les aspects juridiques liés à l'impact des nouvelles technologies embarqués dans les véhicules : protection des données personnelles des usagers ; responsabilités juridiques des conducteurs et des parties prenantes dans la conception et le déploiement des systèmes. Elle participe notamment depuis 2010 à des recherches pluridisciplinaires mettant en œuvre des dispositifs de recueil de données embarqués dans les véhicules. michele.guilbot@ifsttar.fr

Quelques publications depuis 2016

Guilbot M., Serre T., Naude C., Ledoux V. (2016). *Legal conditions for implementing EDRs in public fleets of vehicles*. 11th ITS European Congress. Glasgow, Scotland, June 6-9, 2016, 10p.

Guilbot M. (2016). *Véhicules communicants, délégation de conduite et responsabilités juridiques*. Entretiens Jacques Cartier, Lyon 22-24 novembre 2016

Guilbot M., Pflimlin M. (2017). *Véhicules communicants, délégation de conduite et responsabilités juridiques*. Congrès ATEC ITS-France, Rencontres de la mobilité intelligente, Montrouge, 24-25 janvier 2017, article 11p. et diaporama

Guilbot M., Serre T., Ledoux V. (2017). *Concilier la collecte de données de conduite individuelles et les droits fondamentaux des conducteurs* dans Nouvelles technologies, enjeux économiques et communication. Coord. BLANCHARD G. et CARNIS L. - Ed. L'Harmattan, chapitre 3 p. 57-74

Guilbot M., Vaslin L., Arregle E., (2018), *Véhicule connecté, communicant, automatisé et protection des données à caractère personnel des usagers*, Congrès ATEC ITS-France. Rencontres de la mobilité intelligente, Montrouge, France, 2018-01-24, 13p. et diaporama

Guilbot M. (2018), Le véhicule « autonome » et les conditions juridiques du déploiement, dans Les véhicules autonomes, Revue RISEO 2018-1, Publication du CERDACC (Université Haute Alsace), p.49-84

Guilbot M. (2018), *Le véhicule connecté*. Dans Les objets connectés, Presses universitaires juridiques de la Faculté de Droit et des sciences sociales de l'université de Poitiers. Ouvrage diffusé par LGDJ/Lextenso. Coord. Zollinger A. et Chérigny F., p.9-31

Guilbot M., Charles L (2019). *Enregistreurs de données embarqués, des outils pour la preuve en cas d'accident ou d'infraction routière*. Congrès ATEC ITS-France. Rencontres de la mobilité intelligente, Montrouge, France, 2019-01-24, 12p. et diaporama