

COUR DE CASSATION

Audience publique du **12 janvier 2022**

Cassation

Mme MOUILLARD, président

Arrêt n° 23 FS-B

Pourvoi n° W 20-11.139

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

ARRÊT DE LA COUR DE CASSATION, CHAMBRE COMMERCIALE, FINANCIÈRE ET ÉCONOMIQUE, DU 12 JANVIER 2022

La société Viacab, société à responsabilité limitée, dont le siège est 75 rue de Lourmel, 75015 Paris, a formé le pourvoi n° W 20-11.139 contre l'arrêt rendu le 4 novembre 2019 par la cour d'appel de Paris (pôle 5 - chambre 10), dans le litige l'opposant à la société Transopco France, société par actions simplifiée, dont le siège est immeuble le Hub, 4 place du 8 mai 1945, 92300 Levallois-Perret, venant aux droits de la société Transcovo, défenderesse à la cassation.

La demanderesse invoque, à l'appui de son pourvoi, le moyen unique de cassation annexé au présent arrêt.

Le dossier a été communiqué au procureur général.

Sur le rapport de Mme Fontaine, conseiller, les observations de la SCP Thouvenin, Coudray et Grévy, avocat de la société Viacab, de la SCP Buk Lament-Robillot, avocat de la société Transopco France, et l'avis de Mme Guinamant, avocat général référendaire, après débats en l'audience publique du 16 novembre 2021 où étaient présents Mme Mouillard, président, Mme Fontaine, conseiller rapporteur, M. Rémy, conseiller doyen, Mmes Vallansan, Vaissette, Bélaval, M. Riffaud, Mmes Boisselet, Guillou, conseillers, Mmes Barbot, Brahic-Lambrey, Kass-Danno, conseillers

référendaires, Mme Guinamant, avocat général référendaire, et Mme Mamou, greffier de chambre,

la chambre commerciale, financière et économique de la Cour de cassation, composée, en application de l'article R. 431-5 du code de l'organisation judiciaire, des président et conseillers précités, après en avoir délibéré conformément à la loi, a rendu le présent arrêt.

Faits et procédure

1. Selon l'arrêt attaqué (Paris, 4 novembre 2019) et les productions, la société Viacab, gestionnaire d'une centrale de réservation de taxis en région parisienne, a aussi, de juin 2011 à juin 2017, exploité une activité de voitures de transport avec chauffeur (VTC). Elle proposait la réservation de ses VTC par le biais de sites internet et, à compter du 5 mars 2012, également via une application pour téléphone de dernière génération (smartphone).

2. La société Transopco France (la société Transopco), venant aux droits de la société Transcovo, exploite une plate-forme de mise en relation d'exploitants de VTC avec des clients au moyen d'une application pour smartphone.

3. Estimant que la société Transopco, en ne respectant pas diverses lois et réglementations en matière de droit des transports et de droit du travail, commettait des actes constitutifs de concurrence déloyale à son égard, la société Viacab l'a assignée aux fins de cessation de ces pratiques et d'indemnisation de son préjudice.

Examen du moyen

Sur le moyen, pris en ses première, deuxième, cinquième et sixième branches, ci-après annexé

4. En application de l'article 1014, alinéa 2, du code de procédure civile, il n'y a pas lieu de statuer par une décision spécialement motivée sur ce moyen qui n'est manifestement pas de nature à entraîner la cassation.

Mais sur le moyen, pris en ses troisième et quatrième branches

Enoncé du moyen

5. La société Viacab fait grief à l'arrêt confirmatif de rejeter ses demandes, alors :

« 3°/ que le lien de subordination est caractérisé par l'exécution d'un travail sous l'autorité d'un employeur qui a le pouvoir de donner des ordres et des

directives, d'en contrôler l'exécution et de sanctionner les manquements de son subordonné ; que pour écarter en l'espèce la qualification de contrat de travail, la cour d'appel relève que "la société Transopco ne recrute ni ne choisit les chauffeurs", que "le chauffeur est libre de se connecter ou non à l'application", qu' "il a la faculté d'accepter ou non les réservations des clients", que "la société n'impose ni les zones d'activité, ni les quantités d'heures", que "le partenaire est libre d'organiser son itinéraire", qu' "il peut proposer ses propres services ou travailler pour d'autres plateformes", que "le statut de partenaire est reconnu par loi" et que "la facturation, selon les modalités fixées par la société Transopco, contractuellement prévue dans le contrat, est autorisée par la loi" ; qu'en statuant ainsi, par des motifs inopérants, alors qu'il n'est pas contesté, d'une part, que les chauffeurs sont soumis à un système de géolocalisation permettant le suivi en temps réel par Transopco de leur position, d'autre part, que cette société dispose d'un pouvoir de sanction à l'égard de ces derniers pouvant aller jusqu'à leur exclusion du réseau, ce dont il résulte l'existence d'un pouvoir de direction et de contrôle de l'exécution de la prestation caractérisant un lien de subordination, la cour d'appel a violé les articles L. 1221-1 et L. 8221-6 du code du travail, ensemble l'article 1382, devenu 1240, du code civil ;

4°/ à tout le moins, qu'en statuant ainsi, sans analyser les contraintes qui s'imposent aux chauffeurs, ni s'expliquer sur le niveau d'influence et de contrôle qu'exerce la plate-forme sur les conditions d'exercice de la prestation, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard des articles L. 1221-1 et L. 8221-6 du code du travail, ensemble l'article 1382, devenu 1240, du code civil. »

Réponse de la Cour

Vu les articles 1382, devenu 1240, du code civil, et L. 8221-6 du code du travail :

6. Aux termes du premier de ces textes, tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer.

7. Et il résulte du second de ces textes que, si dans l'exécution de leur activité donnant lieu à immatriculation sur des registres ou répertoires professionnels, les personnes physiques sont présumées ne pas être liées avec le donneur d'ordre par un contrat de travail, celui-ci peut, toutefois, être établi lorsque ces personnes fournissent des prestations dans des conditions qui les placent dans un lien de subordination juridique permanente à l'égard du donneur d'ordre. En conséquence, l'existence d'une relation de travail ne dépend ni de la volonté exprimée par les parties ni de la dénomination qu'elles ont donnée à leur convention mais des conditions de fait dans lesquelles est exercée l'activité des travailleurs.

8. Pour rejeter les demandes de la société Viacab, l'arrêt se borne à retenir, par motifs propres et adoptés, que la société Transopco ne rémunère pas les chauffeurs, mais conserve une commission de 20 % sur le montant du prix qu'elle facture au client, au nom et pour le compte du prestataire, en application d'un mandat de facturation, que la société Transopco ne choisit pas les chauffeurs nécessaires au fonctionnement de son entreprise et n'impose ni les zones d'activité ni les quantités d'heures, que les chauffeurs sont libres de se connecter ou non à l'application, d'accepter ou non les demandes de réservation des clients et d'organiser leur itinéraire, et qu'ils peuvent proposer leurs propres services ou travailler pour d'autres plateformes. Il en déduit que « ce faisceau d'éléments ne démontre pas l'existence de liens dissimulés de subordination ».

9. En se déterminant ainsi, sans analyser concrètement les conditions effectives dans lesquelles les chauffeurs exerçaient leur activité, la société Viacab faisant valoir à cet égard qu'il était interdit aux chauffeurs d'entrer en relation avec les clients obtenus par l'intermédiaire de l'application en dehors du temps de la course, qu'ils étaient géolocalisés en permanence dans leur véhicule, dans lequel ils étaient tenus de se trouver pour être mis en relation, que la procédure à suivre pour la réalisation d'une course correspondait à un véritable « ordre de course », les chauffeurs ne pouvant décider librement des conditions de réalisation de la prestation, que l'attribution des courses était faite par un programme informatique de sorte que les chauffeurs, dans la majorité des cas, ignoraient la destination des clients avant que ceux-ci ne soient montés à bord du véhicule et, de toute façon, ne pouvaient décider ou contrôler ni la durée de la course ni, finalement, leurs horaires de début et de fin de travail, qu'ils étaient soumis à un chiffre minimum de courses à réaliser, condition d'un bonus les empêchant de rechercher leur propre clientèle, et qu'ils étaient soumis à un système de sanctions rigoureux excédant ce qui est classique en matière de contrat de prestation de service, ce dont la société Viacab déduisait que le service en cause ne se limitait pas à la mise en relation informatique mais constituait un service global de transport absorbant toute liberté d'exploitation des partenaires, ainsi soumis à un lien de subordination, la cour d'appel a privé sa décision de base légale.

Sur le moyen, pris en sa septième branche

Énoncé du moyen

10. La société Viacab fait le même grief à l'arrêt, alors « que les dispositions des articles L. 3120-2, II, et L. 3122-9 du code des transports interdisent à tous transporteurs autres que les taxis, la maraude sur la voie publique et le démarchage de clients sans réservation préalable ; qu'en l'espèce, il est constant que l'application permet aux chauffeurs de visualiser sur une carte, en temps réel, les zones géographiques dans lesquelles les demandes de réservations sont les plus élevées ; qu'en se bornant à relever, par adoption

de motifs, que "le chauffeur qui termine une course est autorisé à ne pas retourner à sa base s'il dispose d'une réservation qu'il a acceptée", sans rechercher si, de par les informations qu'elle délivre aux chauffeurs, la plate-forme ne favorise pas la maraude sur la voie publique et le démarchage de clients sans réservation préalable, la cour d'appel a privé sa décision de toute base légale au regard des articles L. 3120-2, II, et L. 3122-9 du code des transports. »

Réponse de la Cour

Vu les articles L. 3120-2, II, et L. 3122-9 du code des transports :

11. En application de ces textes, le conducteur d'une voiture de transport avec chauffeur, qui est tenu, dans l'exercice de ses missions et dès l'achèvement de la prestation commandée au moyen d'une réservation préalable, de retourner au lieu d'établissement de l'exploitant de cette voiture ou dans un lieu, hors de la chaussée, où le stationnement est autorisé, sauf s'il justifie d'une réservation préalable ou d'un contrat avec le client final, ne peut ni prendre en charge un client sur la voie ouverte à la circulation publique, sauf s'il justifie d'une réservation préalable, ni s'arrêter, stationner ou circuler sur la voie ouverte à la circulation publique en quête de clients.

12. Pour rejeter les demandes de la société Viacab, l'arrêt, par motifs adoptés, se borne à retenir que l'obligation du retour à la base est respectée par la société Transopco car cette obligation s'applique en dehors de toute réservation en cours et que le chauffeur qui termine une course est autorisé à ne pas retourner à sa base s'il dispose d'une réservation qu'il a acceptée.

13. En se déterminant ainsi, sans analyser le fonctionnement pratique de l'application et sans rechercher, comme il lui était demandé, si, par les préconisations qu'elle délivrait aux chauffeurs pour les périodes entourant les prestations, la plate-forme ne favorisait pas la maraude sur la voie publique, la cour d'appel a privé sa décision de base légale.

Sur le moyen, pris en sa huitième branche

Énoncé du moyen

14. La société Viacab fait le même grief à l'arrêt, alors « qu'un chauffeur LOTI ne peut transporter que des groupes d'au moins deux personnes ; qu'en se bornant à relever, par adoption de motifs, que c'est "en toute transparence" que la société Transopco employait des chauffeurs LOTI, sans rechercher si elle ne permettait pas à ces derniers de réaliser des prestations de transport avec un seul passager, la cour d'appel n'a pas légalement justifié au regard de l'article 32 du décret n° 85-891 du 16 août 1985. »

Réponse de la Cour

Vu l'article 32 du décret n° 85-891 du 16 août 1985 relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes, alors applicable :

15. Il résulte de ce texte que le capacitaire, qui est un professionnel ayant l'autorisation d'exercer l'activité de chauffeur privé occasionnel sous certaines conditions (le chauffeur LOTI), ne peut transporter que des groupes d'au moins deux personnes.

16. Pour rejeter les demandes de la société Viacab, l'arrêt se borne à retenir, par motifs adoptés, que la société Transopco emploie des chauffeurs LOTI en toute transparence puisqu'elle a adapté ses services de réservation et offert la possibilité à ses clients de réserver des transports collectifs en indiquant le nombre de passagers, les courses étant réalisées moyennant l'émission de billets collectifs.

17. En se déterminant ainsi, sans rechercher, comme il lui était demandé, si les modalités de l'application smartphone de la société Transopco ne permettraient pas aux chauffeurs LOTI de réaliser aussi des prestations de transport avec un seul passager, la cour d'appel a privé sa décision de base légale.

Sur le moyen, pris en sa dixième branche

Enoncé du moyen

18. La société Viacab fait le même grief à l'arrêt, alors « que pour l'application du 4° de l'article L. 111-1 du code de la consommation, le professionnel doit communiquer au consommateur les modalités de paiement ; qu'en statuant comme elle l'a fait, sans faire ressortir en quoi les informations communiquées auraient également porté sur les modalités de paiement, la cour d'appel a privé de plus fort sa décision de base légale au regard des articles L. 111-1 et L. 121-1 du code de la consommation. »

Réponse de la Cour

Vu les articles L. 111-1 et L. 121-1 du code de la consommation :

19. Aux termes du second texte, les pratiques commerciales déloyales sont interdites et une pratique commerciale est déloyale lorsqu'elle est contraire aux exigences de la diligence professionnelle et qu'elle altère ou est susceptible d'altérer de manière substantielle le comportement économique du consommateur normalement informé et raisonnablement attentif et avisé, à l'égard d'un bien ou d'un service.

Il résulte du premier qu'avant d'être lié par un contrat de fourniture de services, le consommateur doit être informé, de manière lisible et compréhensible, sur les caractéristiques essentielles du service, compte tenu du support de communication utilisé et du service concerné, sur le prix du service et sur les informations relatives à l'identité du professionnel qui s'engage à exécuter le service, à ses coordonnées postales, téléphoniques et électroniques et à ses activités, pour autant qu'elles ne ressortent pas du contexte.

20. Pour rejeter les demandes de la société Viacab, l'arrêt se borne à retenir qu'il ressort des conditions générales fournies par la société Transopco qu'elles mentionnent clairement les informations requises et que les factures produites pour le compte du prestataire font apparaître le nom de ce dernier et de son siège social.

21. En se déterminant ainsi, par des motifs impropres à établir que les informations légales sur le service, et notamment les modalités de paiement, étaient communiquées au client avant toute réservation d'un véhicule, la cour d'appel a privé sa décision de base légale.

Sur le moyen, pris en sa onzième branche

Enoncé du moyen

22. La société Viacab fait le même grief à l'arrêt, alors « que l'article L. 3120-2, III, du code des transports interdit aux chauffeurs de VTC, aux LOTI et à leurs intermédiaires d'informer un client, avant la réservation, et quel que soit le moyen utilisé, de la localisation et de la disponibilité d'un véhicule lorsqu'il se trouve sur la voie ouverte à la circulation publique ; que pour conclure au respect de ces dispositions, l'arrêt retient que "l'utilisateur ne reçoit la confirmation du temps d'attente et de l'identification du chauffeur, que postérieurement à la commande" ; qu'en statuant ainsi, par des motifs impropres à caractériser que l'utilisateur n'est pas informé, préalablement à la réservation, à la fois de la localisation et de la disponibilité du véhicule, la cour d'appel a violé l'article L. 3120-2, III, du code des transports. »

Réponse de la Cour

Vu l'article L. 3120-2, III, du code des transports :

23. Selon ce texte, il est interdit aux chauffeurs de VTC et aux intermédiaires auxquels ils ont recours d'informer un client, avant toute réservation, quel que soit le moyen utilisé, à la fois de la localisation et de la disponibilité d'un véhicule quand il est situé sur la voie ouverte à la circulation publique.

24. Pour rejeter les demandes de la société Viacab, l'arrêt retient que c'est postérieurement à la commande que l'utilisateur reçoit la confirmation du temps d'attente et de l'identification du chauffeur.

25. En se déterminant ainsi, par des motifs impropres à établir qu'antérieurement à la réservation du véhicule par le biais de l'application de la société Transopco, le passager n'avait pas déjà été informé tant de la localisation du véhicule que de sa disponibilité, la cour d'appel a privé sa décision de base légale.

Et sur le moyen, pris en ses douzième et treizième branches

Énoncé du moyen

26. La société Viacab fait encore le même grief à l'arrêt, alors :

« 12°/ qu'il s'infère nécessairement un préjudice, fût-il seulement moral, d'un acte de concurrence déloyale ; qu'en exigeant de Viacab qu'elle démontre que les actes illicites invoqués "étaient de nature à créer un avantage compétitif pour Transopco et que cet avantage compétitif ait entraîné pour elle un préjudice", la cour d'appel, à supposer ce motif adopté, a violé l'article 1382, devenu 1240, du code civil.

13°/ que la perte de chance implique seulement la disparition d'une éventualité favorable ; qu'en retenant, à supposer ce motif adopté, que la perte de chance invoquée reposait sur des "hypothèses pour le moins optimistes", la cour d'appel, qui s'est prononcée par un motif impropre à écarter l'existence d'une perte de chance, a violé l'article 1382, devenu 1240, du code civil. »

Réponse de la Cour

Vu l'article 1382, devenu 1240, du code civil :

27. Aux termes de ce texte, tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer.

Un préjudice s'infère nécessairement d'un acte de concurrence déloyale, générateur d'un trouble commercial, fût-il seulement moral, et la perte d'une chance implique seulement la disparition d'une éventualité favorable.

28. Pour rejeter les demandes de la société Viacab, l'arrêt, par motifs adoptés, après avoir énoncé que, même si les griefs d'actes illicites étaient fondés, encore faudrait-il que la société Viacab démontre que ces actes ont entraîné pour elle un préjudice, relève que celle-ci se borne, pour invoquer un gain manqué, à comparer la réussite de son concurrent et son propre

« business plan », reposant sur des hypothèses optimistes, établi en 2011 et sans actualisation ultérieure.

29. En statuant ainsi, par des motifs impropres à exclure l'existence de tout préjudice résultant des agissements reprochés, lesquels sont de nature à conférer un avantage concurrentiel à leur auteur, la cour d'appel a violé le texte susvisé.

Portée et conséquences de la cassation

30. En application de l'article 624 du code de procédure civile, la cassation prononcée sur le moyen du pourvoi entraîne, par voie de conséquence, celle du chef de dispositif qui rejette la demande de dommages-intérêts pour procédure abusive formée par la société Transopco, qui s'y rattache par un lien de dépendance nécessaire.

PAR CES MOTIFS, la Cour :

CASSE ET ANNULE, en toutes ses dispositions, l'arrêt rendu le 4 novembre 2019, entre les parties, par la cour d'appel de Paris ;

Remet l'affaire et les parties dans l'état où elles se trouvaient avant cet arrêt et les renvoie devant la cour d'appel de Paris autrement composée ;

Condamne la société Transopco aux dépens ;

En application de l'article 700 du code de procédure civile, rejette la demande formée par la société Transopco et la condamne à payer à la société Viacab la somme de 3 000 euros ;

Dit que sur les diligences du procureur général près la Cour de cassation, le présent arrêt sera transmis pour être transcrit en marge ou à la suite de l'arrêt cassé ;

Ainsi fait et jugé par la Cour de cassation, chambre commerciale, financière et économique, et prononcé par le président en son audience publique du douze janvier deux mille vingt-deux.

MOYEN ANNEXE au présent arrêt

Moyen produit par la SCP Thouvenin, Coudray et Grévy, avocat aux Conseils, pour la société Viacab.

Le moyen fait grief à l'arrêt attaqué d'AVOIR confirmé le jugement du tribunal de commerce en ce qu'il a dit que la société Viacab était mal fondée en toutes ses demandes et l'en a déboutée.

AUX MOTIFS propres QUE depuis la loi du 22 juillet 2009, le marché des transports après réservation préalable est ouvert à toute concurrence, sous réserve de ne pas commettre d'abus ; que la mise en oeuvre de l'action en concurrence déloyale est subordonnée à l'existence d'un comportement déloyal ; que pour qu'une réparation soit accordée, le demandeur doit prouver l'existence d'une faute, d'un préjudice et d'un lien de causalité ; que selon la société Viacab, l'activité de la société Transopco devrait être requalifiée d'opérateur de transport ; qu'or, la loi du 1^{er} octobre 2014, relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur, en vigueur au moment de la saisine du tribunal, a défini les diverses catégories de professionnels intervenant sur le marché des VTC, et notamment celle des intermédiaires de VTC ; que ces dispositions ont été intégrées dans le code des transports ; que l'article L 3141-1 du code des transports dispose ainsi que : « Le présent titre est applicable aux professionnels qui mettent en relation des conducteurs ou des entreprises de transport et des passagers pour la réalisation de déplacements répondant aux caractéristiques suivantes : Ils sont effectués au moyen de véhicules motorisés, y compris de véhicules à deux ou trois roues, comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum. « Le présent titre n'est pas applicable : aux personnes qui exploitent des services de transport, lorsque la mise en relation a pour objet les services de transport qu'elles exécutent elles-mêmes ; Aux personnes qui organisent des services privés de transport dans les conditions prévues à l'article L 3131-1, lorsque la mise en relation a pour objet ces services privés de transport. » ; que l'article L 3142-1 du code des transports, définit la centrale de réservation comme : « tout professionnel relevant de l'article L 3141-1 dès lors que les conducteurs qui réalisent les déplacements mentionnés au premier alinéa du même article L 3141-1 exercent leur activité à titre professionnel » ; que l'article L 3142-3 dispose que : « La centrale de réservation est responsable de plein droit, à l'égard du client, de la bonne exécution des obligations résultant du contrat de transport, que ce contrat ait été conclu à distance ou non et que ces obligations soient à exécuter par la centrale elle-même ou par d'autres prestataires de services, sans préjudice du droit de recours de la centrale contre ceux-ci » ; qu'en l'espèce, la société Transopco, qui a pour activité de mettre en relation, via une application pour smartphone des exploitants de voitures de transport avec chauffeur (VTC) et des clients potentiels, relève du statut d'intermédiaire ; qu'il apparaît ainsi que les sociétés Viacab et

Transopco ne sont pas soumises aux mêmes règles, puisque la société Viacab exerce en qualité d'exploitant direct de VTC ; qu'il s'ensuit que l'allégation de caractère illicite des activités de la société Transopco est infondée ; que la demande de requalification de l'activité de la société Transopco en opérateur de transport sera en conséquence rejetée ; que s'agissant des actes illicites allégués, ainsi que la rappelle le tribunal, il appartient à la société Viacab de rapporter la preuve d'actes de nature à créer un avantage compétitif pour la société Transopco ; que la société Viacab fait grief à la société Transopco de ne pas fournir de contrat de partenaire pendant les premiers mois de l'exploitation de la plate-forme et sollicite la requalification des contrats conclus avec les chauffeurs en contrats de travail ; qu'il convient de préciser que le présent litige ne relève pas du domaine des conseils des prud'hommes, mais que la question posée est de savoir si les contrats de prestations conclus avec la société Transopco, en sa qualité d'intermédiaire, peuvent être analysés comme des actes déloyaux vis à vis de ses concurrents et notamment de la société Viacab, exploitant direct ; que le marché du transport a connu un essor rapide et parallèlement avec les technologies récentes se sont développés de nouveaux services dans le cadre des plateformes numériques ; que le législateur est intervenu pour réguler les diverses activités pouvant se développer sur le secteur VTC tout en préservant le monopole des taxis, avec la loi de 2014 ; que cette loi reconnaît le principe d'indépendance des chauffeurs professionnels à l'égard des plateformes de réservation ; que l'article L 3122-6 du code des transports, issu de la loi du 1^{er} octobre 2014, impose aux intermédiaires de VTC de s'assurer annuellement que les exploitants-chauffeurs soient titulaires du certificat d'inscription sur le Registre régional des VTC, de la carte professionnelle de conducteur et d'un justificatif d'assurance RC professionnelle en cours de validité ; que l'article L.3120-3 du code des transports, met à la charge des intermédiaires de VTC une responsabilité de plein droit à l'égard du client, de la bonne exécution des obligations résultant du contrat de transport ; qu'en l'espèce, avant la loi de 2014, la société Transopeo n'était pas assujettie à l'obligation de produire des contrats de partenariat avec ses prestataires, le reproche adressé par Viacab n'est donc pas fondé de ce chef ; que depuis 2014, la loi impose l'obligation de présenter les documents légaux précités ; que la société Transopco justifie par les pièces produites respecter ces prescriptions légales ; que s'agissant de la requalification des contrats de partenaire en contrat de travail, cette demande suppose d'apporter la preuve de l'existence d'un lien de subordination avec son donneur d'ordre ; que les relations employeur - employés se caractérisent notamment par les prérogatives dévolues à l'employeur, telles que le choix de ses collaborateurs, un pouvoir d'organisation sur l'affectation de ses salariés ; qu'à l'appui de cette demande la société Viacab invoque des décisions ayant retenu un lien de subordination entre les sociétés UBER et les chauffeurs utilisant la plate-forme, cependant, ni les cadres juridiques, ni les conditions de fonctionnement ne sont identiques au cas présent ; que pour développer

son activité d'intermédiaire de transport, la société Transopco justifie avoir noué des relations contractuelles avec des exploitants de VTC partenaires (chauffeurs indépendants ou regroupés en sociétés) et ne pas avoir acquis de parc de véhicules ; que ces caractéristiques la différencient de la société Viacab ; que les pièces versées au dossier établissent que la société Transopco ne recrute, ni ne choisit les chauffeurs nécessaires au fonctionnement de son entreprise ; que le chauffeur est libre de se connecter ou non à l'application ; qu'il a la faculté d'accepter ou non les réservations des clients ; que la société n'impose ni les zones d'activité, ni les quantités d'heures ; que le partenaire est libre d'organiser son itinéraire ; qu'il peut proposer ses propres services ou travailler pour d'autres plateformes ; que le nombre de chauffeurs connectés varie d'une semaine à une autre, le nombre d'heures de non disponibilité augmente à chaque fois que la demande augmente, ce qui démontre que les chauffeurs sont présents mais ne travaillent pas plus corrélativement pour l'intermédiaire de VTC ; qu'il ressort des textes précités que le statut de partenaire est reconnu par la loi ; que l'article 5.1 des conditions générales du contrat de partenariat, précise que le chauffeur a le libre choix du véhicule qu'il utilise pour exécuter ses prestations de transport, ce qui confirme que la société Transopco ne dispose pas de parc de véhicules ; que la facturation, selon les modalités fixées par la société Transopco, contractuellement prévues dans le contrat, est autorisée par la loi dans ce type de relation ; que la société Transopco se rémunère sur les courses effectuées, payées par les clients ; qu'elle retient une commission de 20 % ; que ce faisceau d'éléments ne démontre pas l'existence de liens dissimulés de subordination ; qu'au surplus, les contrôles menés par l'administration sur les conditions d'exercice des intermédiaires et précisément de la société Transopco n'ont fait l'objet d'aucune remise en cause ; que la faute en ce domaine n'est pas rapportée ; que concernant les griefs relevant du code des transports, il résulte des développements précédents que le domaine d'activité de la société Transopco en qualité d'intermédiaire VTC diffère de celle de l'exploitant direct, que les partenaires chauffeurs de VTC sont autonomes, ce qui induit une absence de rapport de concurrence entre ces deux sociétés ; que s'agissant des actes illicites en violation du droit de la consommation, permettant une captation illicite de clientèle, il ressort des conditions générales fournies par la société Transopco qu'elles mentionnent clairement les informations requises ; que les factures produites pour le compte du prestataire, font apparaître le nom de ce dernier et de son siège social ; que de même, la cour adopte les motifs du tribunal en ce qu'il a jugé que lorsqu'apparaît que "tel" véhicule sur l'écran, est disponible dans « tel » délai, l'utilisateur ne reçoit la confirmation du temps d'attente et de l'identification du chauffeur, que postérieurement à la commande, ce qui ne constitue pas une atteinte à la concurrence et respecte les prescriptions légales ; que dans ces conditions, c'est à bon droit que le tribunal a jugé qu'aucun acte illicite générateur de concurrence déloyale ne pouvait être reproché à la société Transopco.

AUX MOTIFS adoptés QUE TRANSOPCO se définit clairement comme un simple partenaire aux termes de ses conditions générales de partenariat qui doivent être acceptées par tout nouveau chauffeur et qu'elle précise que l'application « Chauffeur privé » consiste à mettre à disposition une application logicielle de commande de véhicules avec chauffeur, que le transport qui résulte de cette commande est effectué par un chauffeur indépendant et que le prestataire n'a pas la qualité de transporteur ou d'intermédiaire de transport ; que le lien de subordination, invoqué par VIACAB, entre les chauffeurs et TRANSCOPO et qui pourrait induire une situation de travail dissimulé n'est pas démontré car : - TRANSOPCO ne rémunère pas les chauffeurs de VTC ; le prix de la prestation de transport est facturé par elle au nom et pour le compte du prestataire qui lui donne un mandat de facturation et elle conserve une commission de 20% du montant pour rémunérer sa participation ; - les chauffeurs sont totalement libres de se connecter ou non à l'application et d'accepter ou non les demandes de réservation des clients et ne se voient donc imposer aucune contrainte quantitative ; - l'article 5.1 des Conditions Générales de Partenariat pose le principe selon lequel le chauffeur a le libre choix du véhicule sous réserve que le véhicule choisi respecte des conditions de sécurité, de confort et de standing et TRANSOPCO a, à cet effet, établi une liste de véhicules qui est indicative ; le chauffeur peut également souscrire un contrat de location du véhicule ; - le contrôle exercé sur les chauffeurs (système de notation par les clients, contrôle annuel de la flotte de véhicules) et le pouvoir de sanction allant jusqu'à l'exclusion du réseau sont parfaitement classiques dans les contrats de prestations de service ; que de plus, une jurisprudence récente (arrêt de la Cour d'appel de Paris du 7 janvier 2016 n° S15/06489) sur une demande de requalification d'un contrat de location de véhicule ainsi qu'un contrat de location de matériel radio en contrat de travail a débouté le demandeur en considérant « qu'aucun des documents produits ne fait apparaître qu'il n'était pas libre d'organiser son travail journalier et de choisir ses horaires de travail et que la société serait intervenue, à un moment quelconque, dans la gestion de son emploi du temps et de ses périodes de congés en l'obligeant à se connecter et à effectuer des courses alors qu'il ne souhaitait pas les prendre en charge » ; que le tribunal considère que TRANSOPCO ne s'est aucunement livrée à une dissimulation d'emplois salariés et qu'elle n'a ainsi bénéficié d'aucun avantage compétitif déloyal vis-à-vis de VIACAB ; que la société VIACAB reproche également à TRANSOPCO d'avoir commis des actes illicites de nature à capter la clientèle de VTC à son seul profit : la pratique du maraudage électronique et le non-retour à la base, la fixation du prix de transport en fonction de la durée et de la distance parcourue, le partenariat avec des chauffeurs LOTI et accessoirement le non-respect du Code de la consommation qui stipule qu'avant tout contrat de prestation de service, le consommateur doit être clairement informé sur l'identité de son contractant ; que toutefois, l'application Chauffeur Privé est conforme au texte de Loi qui interdit aux VTC de donner concomitamment l'information sur la position GPS et la

disponibilité du véhicule afin de laisser aux taxis le monopole sur le marché de la course immédiate sans réservation préalable car c'est lorsque le véhicule a été commandé que l'utilisateur reçoit la confirmation du temps d'attente et l'identification du véhicule ; que l'obligation du retour à la base qui précise qu'après chaque course les chauffeurs de VTC ne peuvent circuler ou stationner sur la chaussée dans l'attente d'une réservation est respectée par TRANSOPCO car cette obligation s'applique en dehors de toute réservation en cours et le chauffeur qui termine une course est autorisé à ne pas retourner à sa base s'il dispose d'une réservation qu'il a acceptée ; que toutefois, sur la fixation du prix de transport en fonction de la durée et de la distance, la société TRANSOPCO prévoit, dans ses conditions générales deux situations : soit le client indique le lieu de destination et le prix de transport est fixé de manière forfaitaire avant toute réservation (90% des réservations enregistrées par TRANSOPCO), soit le client souhaite une souplesse dans l'exécution du transport et ne pas renseigner le lieu de destination au moment de la réservation (10% des réservations) et la course sera tarifée selon divers critères, notamment la durée et la distance ; qu'il convient de préciser que l'article de loi réservant aux seuls taxis la tarification horokilométrique pour les transports réservés à l'avance a été jugé inconstitutionnel par le Conseil Constitutionnel dans sa décision du 22 mai 2015 car portant atteinte de façon injustifiée au principe de la liberté d'entreprendre ; que dès lors, VIACAB est mal venue à maintenir son grief pour la période antérieure au 22 mai 2015 ; que toutefois, si TRANSOPCO emploie des chauffeurs LOTI, c'est en toute transparence qu'elle le fait, puisqu'elle a adapté ses services de réservation pour employer ces chauffeurs en ouvrant la possibilité à ses clients de réserver des transports collectifs, en indiquant le nombre de passagers, les courses étant réalisées moyennant l'émission de billets collectifs ; que le tribunal retient qu'aucun acte illicite générateur de concurrence déloyale ne peut être reproché à TRANSOPCO et que les raisons de l'échec de VIACAB doivent être recherchées ailleurs ; qu'enfin, si ces reproches d'actes illicites avaient été fondés, encore eût-il fallu que VIACAB démontrât que ces actes illicites étaient de nature à créer un avantage compétitif pour TRANSOPCO et que cet avantage compétitif aurait entraîné pour elle un préjudice ; qu'or VIACAB, dans sa démonstration, se contente dans un premier temps, pour déterminer un gain manqué, de comparer la réussite de son concurrent à la non réalisation de son propre business plan établi en 2011, jamais réactualisé depuis, malgré un environnement de marché des plus turbulents, et qui reposait sur des hypothèses pour le moins optimistes où le nombre de chauffeurs passait de 6 à 50 entre 2012 et 2015 pour demander ensuite dans un deuxième temps que le préjudice égal au gain manqué soit partagé à 40/60 entre TRANSOPCO et UBER alors que cette dernière société n'est pas partie à l'instance.

1° ALORS QUE si une plate-forme qui a pour activité de mettre en relation des chauffeurs utilisant leur propre véhicule avec des personnes souhaitant

effectuer des déplacements urbains ne répond pas, en principe, à la qualification d'opérateur de transport, il en est autrement lorsque cette plate-forme exerce une influence décisive sur les conditions d'exercice de la prestation de transport ; qu'en l'espèce, il n'est pas contesté que la société Transopco organise les modalités et le fonctionnement du service, fixe le prix des courses, collecte ce prix auprès des clients avant d'en reverser une partie aux chauffeurs, exerce un contrôle sur la qualité du service et se réserve le droit de sanctionner les chauffeurs, sanctions pouvant aller jusqu'à l'exclusion du réseau ; qu'en retenant cependant qu'elle relevait du statut d'intermédiaire, et non de celui d'opérateur de transport, la cour d'appel a violé l'article L. 3141-1 du code des transports.

2° ALORS, à tout le moins, QU'en statuant par voie de pure affirmation, sans s'expliquer concrètement sur le niveau d'influence et de contrôle qu'exerce la plate-forme sur les conditions d'exercice de la prestation, la cour d'appel a privé sa décision de base légale au regard de l'article L. 3141-1 du code des transports.

3° ALORS QUE le lien de subordination est caractérisé par l'exécution d'un travail sous l'autorité d'un employeur qui a le pouvoir de donner des ordres et des directives, d'en contrôler l'exécution et de sanctionner les manquements de son subordonné ; que pour écarter en l'espèce la qualification de contrat de travail, la cour d'appel relève que « la société Transopco ne recrute ni ne choisit les chauffeurs », que « le chauffeur est libre de se connecter ou non à l'application », qu' « il a la faculté d'accepter ou non les réservations des clients », que « la société n'impose ni les zones d'activité, ni les quantités d'heures », que « le partenaire est libre d'organiser son itinéraire », qu' « il peut proposer ses propres services ou travailler pour d'autres plateformes », que « le statut de partenaire est reconnu par loi » et que « la facturation, selon les modalités fixées par la société Transopco, contractuellement prévue dans le contrat, est autorisée par la loi » ; qu'en statuant ainsi, par des motifs inopérants, alors qu'il n'est pas contesté, d'une part, que les chauffeurs sont soumis à un système de géolocalisation permettant le suivi en temps réel par Transopco de leur position, d'autre part, que cette société dispose d'un pouvoir de sanction à l'égard de ces derniers pouvant aller jusqu'à leur exclusion du réseau, ce dont il résulte l'existence d'un pouvoir de direction et de contrôle de l'exécution de la prestation caractérisant un lien de subordination, la cour d'appel a violé les articles L. 1221-1 et L. 8221-6 du code du travail, ensemble l'article 1382, devenu 1240, du code civil.

4° ALORS, à tout le moins, QU'en statuant ainsi, sans analyser les contraintes qui s'imposent aux chauffeurs, ni s'expliquer sur le niveau d'influence et de contrôle qu'exerce la plate-forme sur les conditions d'exercice de la prestation, la cour d'appel a privé sa décision de base légale

au regard des articles L. 1221-1 et L. 8221-6 du code du travail, ensemble l'article 1382, devenu 1240, du code civil.

5° ALORS QUE l'action en concurrence déloyale peut être mise en oeuvre quel que soit le statut juridique de l'auteur de la faute alléguée, et sans qu'il soit nécessaire de rapporter la preuve d'une situation de concurrence ; qu'en retenant, pour écarter les griefs relevant du code des transports, que « le domaine d'activité de la société Transopco en qualité d'intermédiaire diffère de celle de l'exploitant direct » et « que les partenaires chauffeurs de VTC sont autonomes, ce qui induit une absence de rapport de concurrence entre les deux sociétés », la cour d'appel a violé l'article 1382, devenu 1240, du code civil.

6° ALORS, à tout le moins, QU'en inférant l'absence de rapport de concurrence du constat de ce que la société Transopco relevait du statut d'intermédiaire et que ses partenaires étaient autonomes, la cour d'appel a commis une erreur de raisonnement et violé l'article 1382, devenu 1240, du code civil.

7° ALORS QUE les dispositions des articles L. 3120-2, II, et L. 3122-9 du code des transports interdisent à tous transporteurs autres que les taxis, la maraude sur la voie publique et le démarchage de clients sans réservation préalable ; qu'en l'espèce, il est constant que l'application permet aux chauffeurs de visualiser sur une carte, en temps réel, les zones géographiques dans lesquelles les demandes de réservations sont les plus élevées ; qu'en se bornant à relever, par adoption de motifs, que « le chauffeur qui termine une course est autorisé à ne pas retourner à sa base s'il dispose d'une réservation qu'il a acceptée », sans rechercher si, de par les informations qu'elle délivre aux chauffeurs, la plate-forme ne favorise pas la maraude sur la voie publique et le démarchage de clients sans réservation préalable, la cour d'appel a privé sa décision de toute base légale au regard des articles L. 3120-2, II, et L. 3122-9 du code des transports.

8° ALORS QU'un chauffeur LOTI ne peut transporter que des groupes d'au moins deux personnes ; qu'en se bornant à relever, par adoption de motifs, que c'est « en toute transparence » que la société Transopco employait des chauffeurs LOTI, sans rechercher si elle ne permettait pas à ces derniers de réaliser des prestations de transport avec un seul passager, la cour d'appel n'a pas légalement justifié au regard de l'article 32 du décret n° 85-891 du 16 août 1985.

10° ALORS, en outre, QUE pour l'application du 4° de l'article L. 111-1 du code de la consommation, le professionnel doit communiquer au consommateur les modalités de paiement ; qu'en statuant comme elle l'a fait, sans faire ressortir en quoi les informations communiquées auraient également porté sur les modalités de paiement, la cour d'appel a privé de

plus fort sa décision de base légale au regard des articles L. 111-1 et L. 121-1 du code de la consommation.

11° ALORS QUE l'article L. 3120-2, III, du code des transports interdit aux chauffeurs de VTC, aux LOTI et à leurs intermédiaires d'informer un client, avant la réservation, et quel que soit le moyen utilisé, de la localisation et de la disponibilité d'un véhicule lorsqu'il se trouve sur la voie ouverte à la circulation publique ; que pour conclure au respect de ces dispositions, l'arrêt retient que « l'utilisateur ne reçoit la confirmation du temps d'attente et de l'identification du chauffeur, que postérieurement à la commande » ; qu'en statuant ainsi, par des motifs impropres à caractériser que l'utilisateur n'est pas informé, préalablement à la réservation, à la fois de la localisation et de la disponibilité du véhicule, la cour d'appel a violé l'article L. 3120-2, III, du code des transports.

12° ALORS QU'il s'infère nécessairement un préjudice, fût-il seulement moral, d'un acte de concurrence déloyale ; qu'en exigeant de Viacab qu'elle démontre que les actes illicites invoqués « étaient de nature à créer un avantage compétitif pour Transopco et que cet avantage compétitif ait entraîné pour elle un préjudice », la cour d'appel, à supposer ce motif adopté, a violé l'article 1382, devenu 1240, du code civil.

13° Et ALORS QUE la perte de chance implique seulement la disparition d'une éventualité favorable ; qu'en retenant, à supposer ce motif adopté, que la perte de chance invoquée reposait sur des « hypothèses pour le moins optimistes », la cour d'appel, qui s'est prononcée par un motif impropre à écarter l'existence d'une perte de chance, a violé l'article 1382, devenu 1240, du code civil.