

Numéro de répertoire : [REDACTED]
Date du prononcé : <b>21/12/2022</b>
Numéros de rôle : [REDACTED]
Numéro audiorat : /
Matière : Nature relation de travail
Type de jugement : définitif contradictoire
Liquidation au fonds : <b>NON</b> (loi du 19 mars 2017)

**Expédition**

Délivrée à	Délivrée à
Le	Le
€ :	€ :
PC :	PC :

**Tribunal du travail francophone de  
Bruxelles  
7e chambre  
Jugement**

**EN CAUSE :**

**1° La société de droit néerlandais** [REDACTED]  
dont le siège social est situé [REDACTED] et  
inscrite sous le numéro [REDACTED] auprès de la chambre du commerce d'Amsterdam  
(Pays-Bas) ;

**2° L'ASBL BELGIAN PLATFORM ASSOCIATION** [REDACTED]  
dont le siège social est situé à [REDACTED] et inscrite auprès  
de la BCE sous le numéro [REDACTED],

parties demandereses,  
comparaissant par [REDACTED], avocats ;

**CONTRE :**

**1° L'ETAT BELGE**, représenté par son ministre des Affaires sociales et de la Santé  
publique, dont les bureaux sont situés à 1000 Bruxelles, Boulevard du Jardin Botanique,  
50/175,

première partie défenderesse,  
comparaissant par [REDACTED] avocates ;

**2° Monsieur** [REDACTED]  
domicilié à [REDACTED]

deuxième partie défenderesse,  
comparaissant par [REDACTED] avocats ;

**EN PRESENCE DE :**

**L'OFFICE NATIONAL DE SECURITE SOCIALE (« O.N.S.S. »)**,  
Institution publique de sécurité sociale, dont le siège social est situé Place Victor Horta,  
11 à 1060 Bruxelles, inscrit à la BCE sous le numéro 0206.731.645,

partie en intervention volontaire,  
comparaissant par [REDACTED] ;

\* \* \*

## I. PROCEDURE

1. Le tribunal a fait application de :

- la loi du 10 octobre 1967 contenant le Code judiciaire, et
- la loi du 15 juin 1935 concernant l'emploi des langues en matière judiciaire.

2. A l'audience publique du 21 septembre 2022, les parties ont comparu et ont été entendues. L'affaire a été plaidée et ensuite prise en délibéré lors de la même audience.

3. Le tribunal a pris en considération dans son délibéré les pièces inventoriées au dossier de la procédure, et notamment :

- la requête contradictoire introductive d'instance déposée au greffe le 15 février 2021 et enregistrée le 25 février 2021;
- la requête en intervention volontaire de l'O.N.S.S. déposée au greffe le 19 avril 2021 ;
- l'ordonnance prise le 20 mai 2021 sur pied de l'article 747 du Code judiciaire fixant les délais d'échanges de conclusion et une date de plaidoiries ;
- les conclusions additionnelles et de synthèse de [REDACTED] et de [REDACTED] déposées le 26 avril 2022 ;
- les conclusions de réplique et de synthèse de l'O.N.S.S. déposées le 8 juin 2022 ;
- les conclusions additionnelles et de synthèse de l'ETAT BELGE déposées le 27 juin 2022 ;
- les secondes conclusions additionnelles et de synthèse de Monsieur [REDACTED] déposées le 27 juin 2022 ;
- le dossier de pièces des parties, à l'exception de celui de l'O.N.S.S. qui précise que « *les pièces déposées par l'ONSS dans ce dossier sont identiques à celles déposées par l'Etat belge (pièces 1 à 7)* ».

## II. DECISION LITIGIEUSE ET OBJET DES DEMANDES

4. Par requête du 15 février 2021, les parties demandereses sollicitent la réformation de la décision n°187 de la Commission Administrative de règlement de la relation de travail (« CRT »), chambre francophone, du 26 octobre 2020 et de dire pour droit que l'exécution de la relation contractuelle entre Monsieur [REDACTED] et les parties demandereses est compatible avec la qualification de relation de travail indépendante. Il s'agit de la **décision litigieuse**.

Cette décision est prise sur demande unilatérale de Monsieur [REDACTED] tendant à requalifier la nature de relation de travail. Cette demande est signée au 22 juin 2020<sup>1</sup> mais réceptionné par la CRT au 7 juillet 2020.

Par cette décision, la CRT conclut ce qui suit :

*« Tant au regard de la présomption établie par l'article 337/2, § 1er, de la loi-programme précitée que des critères généraux, les modalités d'exécution de la relation travail sont incompatibles avec la qualification de relation de travail indépendant.*

*La commission a relevé plus haut les liens étroits qu'entretenaient les différents contrats en cause : le contrat-cadre liant M. [REDACTED] à la [REDACTED], les contrats spécifiques entre [REDACTED], l'utilisateur membre adhérent de la [REDACTED] et [REDACTED] générés à l'occasion de chaque course et constituant des avenants au contrat-cadre, et enfin le contrat de prestation de services conclu entre [REDACTED] et [REDACTED] et dont l'existence conditionne la validité du contrat-cadre. La commission a également relevé que la prestation de travail est entièrement réglée par [REDACTED] et que c'est par [REDACTED] que [REDACTED] est payé.*

*Dans ces conditions, compte tenu des liens étroits qu'entretiennent ces différents contrats, il y a lieu de considérer que [REDACTED] et [REDACTED] sont l'une et l'autre employeur de [REDACTED]. Il a en effet été jugé que pour apprécier l'existence d'un contrat de travail, il y a lieu de s'en tenir à la réalité du lien de subordination et de déterminer qui, en fait, est susceptible d'exercer l'autorité, indépendamment de la présentation qui aurait été donnée de la relation de travail dans le contrat ou dans d'autres documents (C. trav. Bruxelles, 13 février 2018, R.G. n° 2015/AB/834).*

\*\*\*

*Par ces motifs, la Commission administrative estime que la demande de qualification de la relation de travail est recevable et fondée et que les éléments qui lui ont été soumis sont incompatibles avec la qualification de relation de travail indépendante. »<sup>2</sup>.*

5. Par ses conclusions additionnelles et de synthèse, [REDACTED] et [REDACTED] demandent de :

« A TITRE PRINCIPAL

- *Dire pour droit que la décision n°187 de la CRT du 26 octobre 2020 est nulle et non avenue, la demande initialement introduite par Monsieur [REDACTED] le 7 juillet 2020 étant irrecevable ;*

A TITRE SUBSIDIAIRE

- *Réformer la décision n° 187 de la CRT du 26 octobre 2020 en ce qu'elle considère que la relation de travail entre Monsieur [REDACTED] et les concluentes doit être considérée comme une relation de travail salariée ;*

<sup>1</sup> Pièce n°3 du dossier de l'ETAT BELGE.

<sup>2</sup> Pièce n°5 du dossier [REDACTED] et de [REDACTED]

- *Dire pour droit qu'aucune relation de travail entre [REDACTED] et la [REDACTED] ne peut être identifiée ;*
- *En tout état de cause, dire pour droit que l'exécution de la relation contractuelle entre [REDACTED] et les concluantes est compatible avec la qualification de relation de travail indépendante ;*

**EN TOUT ETAT DE CAUSE**

- *Condamner les Parties défenderesses aux entiers dépens de l'instance, en ce compris l'indemnité de procédure, liquidée au montant de base », soit 1.680 €.*

**6. Par ses conclusions additionnelles et de synthèse, l'ETAT BELGE demande de dire que :**

*« La demande d' [REDACTED] et de [REDACTED] est non fondée.*

*La décision n°187 de la CRT du 26 octobre 2020 est confirmée.*

*La demande en intervention volontaire de l'O.N.S.S. est recevable et fondée.*

*[REDACTED] et [REDACTED] sont condamnés au paiement de l'indemnité de procédure de 1.680 EUR au profit de l'ETAT BELGE ».*

**7. Par ses secondes conclusions additionnelles et de synthèse, [REDACTED] sollicite du tribunal de :**

*« Déclarer la demande non fondée,*

*En conséquence,*

*Confirmer la décision de la CRT n°187 du 26 octobre 2020 en ce qu'elle considère que la relation de travail entre elles et le concluant est une relation de travail salariée.*

*Condamner les demanderesses aux dépens, liquidés à la somme de 1.680€ (indemnité de procédure) ».*

**8. Par ses conclusions de réplique et de synthèse, l'O.N.S.S. demande au tribunal de:**

*« Dire que la requête en intervention volontaire du concluant est recevable et fondée.*

*Donner acte au concluant des réserves qu'il forme pour la réclamation d'une demande de condamnation de la société de droit néerlandais [REDACTED] et de [REDACTED] [REDACTED] au paiement des cotisations de sécurité sociale dues dans le cadre de l'assujettissement de Monsieur [REDACTED], la créance étant évaluée à 1 € à titre provisionnel sous réserve expresse des majorations en cours d'instance ».*

L'O.N.S.S. reprend une indemnité de procédure liquidée à 1.680 €.

### III. FAITS ET CONTEXTE

#### REMARQUE LIMINAIRE

9. Avant de reprendre les faits relatifs à la relation de travail des parties et notamment les différents contrats les liant, le tribunal estime nécessaire de faire préalablement une photographie succincte des parties en cause à la relation de travail ainsi que de l'application [REDACTED] qui est au cœur du litige.

Ainsi, eu égard aux éléments soumis au tribunal, les faits peuvent être repris comme suit :

#### III.1. LA SITUATION PROFESSIONNELLE DE MONSIEUR [REDACTED]

10. Le tribunal constate que :

- Du 1<sup>er</sup> juillet 2005 au 30 septembre 2018, Monsieur [REDACTED] est entrepreneur individuel, immatriculé dans l'annuaire des entreprises en France, ayant pour activité principale celle de transport de voyageurs par taxis<sup>3</sup> ;
- Depuis le 16 octobre 2018, il est inscrit auprès de la Banque-Carrefour des Entreprises (« BCE ») en Belgique en qualité de personne physique<sup>4</sup> ;
- En novembre 2018, il reçoit un certificat d'immatriculation pour un véhicule de location avec chauffeur, qui débute par les lettres suivantes : « T-LA\*-\*\*\* »<sup>5</sup> ;
- A partir du 14 février 2019, sont reprises à la BCE pour Monsieur [REDACTED] les activités principales suivantes<sup>6</sup> :
  - Transports urbains et suburbains de voyageurs (code NACEBEL 49.310) ;
  - Transport par voie terrestre de passagers, urbain ou suburbain (autobus, tramway, métro, etc.) sur des lignes déterminées et conformément à un horaire établi (code NACEBEL 49.31001) ;
  - Transport interurbain de voyageurs, par autocar ou tramway, sur des lignes déterminées et conformément à un horaire établi (code NACEBEL 49.31011) ;
  - Exploitation d'autobus scolaires, de navettes vers les aéroports et les gares, le transport de personnel, etc. (code NACEBEL 49.31012) ;
  - Transports de voyageurs par taxis (code NACEBEL 49.320) ;
  - Exploitation de taxis (code NACEBEL 49.32001) ;
  - Location de voiture particulière avec chauffeur (code NACEBEL 49.32002) ;
  - Autres transports terrestres de voyageurs n.c.a. (code NACEBEL 49.390) ;

<sup>3</sup> Pièce n°12 du dossier [REDACTED] et de la [REDACTED].

<sup>4</sup> Pièce n°3 du dossier [REDACTED] et de [REDACTED].

<sup>5</sup> Pièce n°21 du dossier [REDACTED] et de [REDACTED].

<sup>6</sup> Pièce n°3 du dossier [REDACTED] et de [REDACTED].

- Autres transports routiers de passagers, non réguliers : transports à la demande, excursions touristiques par autocar ou autobus, etc. (code NACEBEL 49.39001) ;
  - Organisation de covoiturage et d'autres formes de transport en commun non public de personnes (code NACEBEL 49.39011) ;
  - Exploitation de centrales d'appel pour taxis (code NACEBEL 52.21004) ;
- Il est inscrit à la TVA et dispose d'une licence LVC (qui expire la 31/01/2024)<sup>7</sup>. Aucune information n'est déposée quant à sa situation en matière de sécurité sociale;
  - Dans sa demande du 22 juin 2020 introduite auprès de la CRT, Monsieur [REDACTED] reprend comme profession « Chauffeur VTC<sup>8</sup> »<sup>9</sup>.

### III.2. LA SITUATION D' [REDACTED] ET DE L'ASBL [REDACTED]

#### 11. S'agissant de la société [REDACTED] B.V. (« [REDACTED] »),

- Il s'agit d'une société de droit néerlandais qui appartient au groupe [REDACTED]

Le groupe [REDACTED] développe des plateformes numériques et plusieurs applications pour smartphone disponibles dans plusieurs grandes villes dans le monde permettant notamment « de mettre en relation une offre de transport rémunéré de personne(s) par voiture – émanant actuellement en Belgique d'entreprises LVC<sup>10</sup> – et une demande de transport – émanant de particuliers (dits « utilisateurs ou « usagers ») »<sup>11</sup>. En d'autres termes, [REDACTED] est « l'opérateur d'une plateforme électronique permettant, à l'aide d'un smartphone muni de l'application [REDACTED] de commander un service de transport urbain dans les villes desservies »<sup>12</sup>.

Une plateforme numérique (ou digitale) peut se définir comme étant une interface dématérialisée qui facilite la rencontre entre une offre et une demande. C'est un intermédiaire qui permet à différents acteurs du marché la possibilité de réaliser leurs objectifs.

- Parmi les applications développées, il existe l'application « [REDACTED] » dont il est question dans le présent litige. L'application [REDACTED] permet d'accéder à différents produits dont :
  - [REDACTED] (service de transport),
  - [REDACTED] (service de transport en berline), ou

<sup>7</sup> Pièce n°11 de Monsieur [REDACTED]

<sup>8</sup> « VTC » signifie « Véhicule de Tourisme avec Chauffeurs ».

<sup>9</sup> Pièce n°3 du dossier de l'ETAT BELGE.

<sup>10</sup> « LVC » signifie « Location de Voiture avec Chauffeur ».

<sup>11</sup> Arrêt de la Cour d'appel de Bruxelles du 15 janvier 2021, pièce n°8 du dossier de l'ETAT BELGE.

<sup>12</sup> Conclusions de l'Avocat Général M. MACIEJ SZPUNAR du 4 juillet 2017, C-320/16 – [REDACTED], [www.curia.eu](http://www.curia.eu).

- [REDACTED] (service de transport pour un groupe de 6 personnes).
- Les chauffeurs LVC, à savoir des chauffeurs professionnels titulaires d'une licence LVC ou travaillant pour une société LVC, sont mis en contact directement avec les usagers pour leur offrir un service de transport<sup>13</sup>. Ils doivent ainsi notamment confirmer à [REDACTED] être titulaire d'une licence LVC parmi les différentes informations et pièces à fournir pour avoir accès à la plateforme [REDACTED]<sup>14</sup>. Les chauffeurs sont ainsi des chauffeurs professionnels qui exercent une activité professionnelle.

En Région Bruxelles-Capitale, les chauffeurs souhaitant obtenir une licence LVC doivent respecter les dispositions légales en vigueur au moment des faits, dont notamment :

- Les articles 16 et suivants de l'Ordonnance du 27 avril 1995 relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeurs<sup>15</sup> ;
- Les articles 78 et suivants de l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur.

En vertu de ces disposition légales, l'autorisation du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale d'exploiter sur son territoire un service de location de voitures avec chauffeur est soumise à plusieurs conditions :

- (1) Des conditions liées au type de véhicule et à son entretien (art. 17 de l'ordonnance précitée) ;
  - (2) La tenue d'une enquête portant sur les garanties morales, la qualification professionnelle et la solvabilité du requérant ainsi que sur la qualité du véhicule (art. 19 de l'ordonnance précitée) ;
  - (3) L'existence d'un contrat écrit conclu préalablement entre l'exploitant de la licence et le client reprenant des mentions précises (art. 79 de l'arrêté précité) ;
  - (4) Le contrat doit mentionner que la durée de la prestation doit être d'au moins trois heures (art. 79, §1<sup>er</sup>, 3<sup>o</sup> de l'arrêté précité) ;
  - (5) Des conditions liées au chauffeur et notamment quant à sa capacité professionnelle (art. 82 et suiv. de l'arrêté précité) ;
  - (6) Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale fixe les tarifs minima applicables aux services de location de voitures avec chauffeur (art. 29 de l'ordonnance précitée).
- [REDACTED] conclut des « Contrats de prestation de services » (la version déposée est celle mise à jour au 22 septembre 2015) tant avec des chauffeurs

---

<sup>13</sup> Voir ci-après pour la description de l'utilisation de l'application [REDACTED] par les usagers.

<sup>14</sup> Pièce n°11 du dossier de Monsieur [REDACTED]

<sup>15</sup> L'Ordonnance du 27 avril 1995 est remplacée par l'Ordonnance du 9 juin 2022 relative aux services de taxis qui est entrée en vigueur le 22 octobre 2022.



personnes physiques titulaires d'une licence LVC qu'avec des sociétés de transport disposant d'une licence LVC, travaillant avec leur propre flotte de chauffeurs.

Sont liés à ce contrat :

- une « Annexe de chauffeur au contrat de prestation de services » (mise à jour au 22 septembre 2015), et
- des « Conditions supplémentaires au contrat de prestation de services » (mises à jour au 12 juillet 2020)<sup>16</sup>.

Ces documents définissent notamment :

- le terme « Services [REDACTED] » comme étant « *les services électroniques d'[REDACTED] exécutés par l'intermédiaire d'une plateforme de technologie numérique intermédiaire sur demande, et les services associés qui permettent aux prestataires de transport de chercher, recevoir et exécuter des sollicitations sur demande de services de transport par les Utilisateurs qui recherchent des services de transport (...)* »<sup>17</sup>.
- le terme « Services de transport » comme étant « *la fourniture de services de transport de passagers aux Utilisateurs par l'intermédiaire des Services [REDACTED] sur le Territoire par le Client et ses Chauffeurs utilisant les Véhicules* »<sup>18</sup>.

12. S'agissant de [REDACTED]<sup>19</sup> (« [REDACTED] ») :

- Elle est constituée le 19 novembre 2019 par Messieurs [REDACTED] (de nationalité hollandaise) et [REDACTED] (de nationalité belge)<sup>20</sup> ;
- L'ASBL est composée de membres effectifs et de membres adhérents. Les membres adhérents sont « *les passagers-utilisateurs qui adhèrent aux statuts, acceptent le règlement intérieur de l'Association à l'occasion de leur première utilisation en Belgique des services [REDACTED] et respectent ce règlement intérieur* » (article 3.1.3. des statuts) ;

<sup>16</sup> Voir pièce n°2 du dossier de l'ETAT BELGE qui reprend à la fois le « Contrat de prestation de services », l'« Annexe de chauffeur au contrat de prestation de services » et les « Conditions supplémentaires au contrat de prestation de service ». Le contrat de prestation de service est bien déposé également par [REDACTED] et l'[REDACTED] (pièce n°1) et par Monsieur [REDACTED] (pièce n°4.2.) mais elle ne reprend pas l'« Annexe de chauffeur au contrat de prestation de services ».

<sup>17</sup> Voir point 1.17 du Contrat de prestation de services et point 1.10 de l'Annexe de chauffeur – pièce n°2 du dossier de l'ETAT BELGE.

<sup>18</sup> Voir point 1.14 du Contrat de prestation de services et point 1.7. de l'Annexe de chauffeur – pièce n°2 du dossier de l'ETAT BELGE.

<sup>19</sup> En abrégé « [REDACTED] » selon les statuts.

<sup>20</sup> Pièce n°3 du dossier de Monsieur [REDACTED]

- En vertu de l'article 2 des statuts, cette ASBL a pour but « de créer et de gérer une communauté de membres adhérents intéressés par :
  - l'amélioration de la mobilité et la sécurité routière en Belgique en promouvant et en facilitant l'accès de ses membres à des services de transport alternatif par l'utilisation de l'Application [REDACTED] ou d'autres moyens numériques,
  - la création et la promotion d'une alternative à la possession d'un véhicule à moteur.

*En particulier, l'Association assure la centralisation et l'agrégation de la demande de services de location de voitures avec chauffeur pour le compte de ses membres adhérents et facilite leur accès à ces services en concluant, au nom de ses membres adhérents, des contrats-cadres de location de voitures avec chauffeur (LVC) avec divers professionnels agréés (Sociétés LVC).*

*Plus largement, l'Association a également pour but de promouvoir les intérêts de ses membres adhérents en leur qualité de passagers-utilisateurs. Afin d'atteindre ces objectifs, l'Association poursuivra principalement les activités non lucratives suivantes : conclure des contrats-cadres de location de voitures avec chauffeur (LVC) sans but lucratif.*

*Outre les activités susmentionnées, l'Association peut développer toutes les activités qui contribuent, directement ou indirectement, au but désintéressé susmentionné de l'Association. (...) » ;*

*Ainsi, concrètement, « chaque chauffeur LVC ou société LVC, désireux de fournir ses services de transport par l'intermédiaire de l'Application [REDACTED] signe un contrat-cadre de location de véhicule (...) avec la [REDACTED] au moment de leur inscription sur l'application. De leur côté, les passagers doivent, préalablement à leur première commande de prestation de transport via l'Application [REDACTED], devenir membre de la [REDACTED]. C'est notamment grâce au contrat-cadre LVC susvisé que les prestations de transport commandées par le passager via l'Application [REDACTED] à une chauffeur LVC, sont fournies dans le respect des conditions de la réglementation LVC »<sup>21</sup>.*

- Elle conclut ainsi « des contrats-cadres de location de voiture avec chauffeur » (« Contrat-cadre LVC ») avec des chauffeurs (désignés comme étant les « Partenaires »). L'ASBL [REDACTED] est désignée comme la « Cliente ».

Dans son arrêt interlocutoire du 15 janvier 2021<sup>22</sup>, la Cour d'appel de Bruxelles relève quant à ces contrats-cadres que :

<sup>21</sup> Page 12 des dernières conclusions [REDACTED] et de [REDACTED].

<sup>22</sup> Pièce n°8 du dossier de l'ETAT BELGE.

*« Les contrats de location assurent la location préalable des véhicules avec chauffeur, ce qui va permettre ensuite aux entreprises LVC partenaires de « fournir des services de transport au bénéfice des utilisateurs », membres adhérents de la [REDACTED], qui feront une demande de transport en utilisant le service [REDACTED]. Grâce à ces contrats, un particulier membre de la [REDACTED] (et en cette qualité) peut utiliser une parcelle des services de transport que l'entreprise LVC a mis à disposition de la [REDACTED] (par le biais de ce qui constitue davantage une « prélocation » qu'une location), sans devoir respecter les obligations de location préalable, par contrat écrit, conclu pour une durée de trois heures minimum, etc., qu'impose la réglementation bruxelloise. Ces contrats ne déterminent pas quand le véhicule sera réservé par un utilisateur membre de la [REDACTED], le membre de la [REDACTED] faisant directement appel à une entreprise LVC (un chauffeur) dont les services ont été mis à disposition de la [REDACTED] quand il le souhaite et en faisant usage du service [REDACTED] (de mise en relation) ».*

### III.3. L'APPLICATION « [REDACTED] » USAGERS VERSUS CHAUFFEURS

#### A. Inscription

**13.** Pour avoir recours aux services [REDACTED], tels que définis ci-avant au point 11 du présent jugement, tant les chauffeurs LVC que les usagers/passagers doivent au préalable télécharger l'application [REDACTED] sur leur smartphone. Il existe une application spécifique pour les usagers et une autre pour les chauffeurs LVC.

En fonction de la qualité d'usager ou de chauffeur LVC, des formalités complémentaires doivent être accomplies avant leur inscription sur l'application [REDACTED]. Ainsi,

- **S'agissant des usagers**, ils doivent, préalablement à leur première demande de prestation de transport via l'application [REDACTED], devenir membre adhérent de l'ASBL [REDACTED];
- **S'agissant des chauffeurs LVC**, ils doivent remplir :
  - des formalités inhérentes à l'exercice de la profession de chauffeur LVC en fournissant plusieurs documents dont leur permis de conduire, un extrait de casier judiciaire, un extrait de la BCE, leur licence LVC le certificat d'immatriculation, le certificat d'assurance, etc<sup>23</sup>.
  - des formalités particulières liées à [REDACTED], à savoir :
    - la conclusion d'une convention avec [REDACTED] via l'acceptation des conditions d'utilisations de l'application en cliquant sur le

<sup>23</sup> Pièce n°11 du dossier de Monsieur [REDACTED]

bouton « oui, j'accepte »<sup>24</sup>. Selon le *printscreen* déposé par Monsieur [REDACTED] la question posée est la suivante : « confirmez que vous avez lu tous les documents et que vous acceptez tous les nouveaux contrats » ;

- cette acceptation vaut conclusion d'un contrat de prestation de services<sup>25</sup> pour lequel le chauffeur LVC est repris sous le terme « Client ». Ce contrat reprend notamment les conditions pour l'utilisation de l'application ;
- la conclusion avec l'ASBL [REDACTED] d'un contrat-cadre de location de voiture avec chauffeur<sup>26</sup>.

Notons qu'il n'y a pas de quota de places disponibles : toute personne morale ou physique disposant de la licence LVC peut s'inscrire sur l'application et offrir ses services de transport par l'intermédiaire de la plateforme.

## B. Fonctionnement de l'application

14. Selon que l'on soit un chauffeur LVC ou un usager, l'interface de l'application [REDACTED] sera différente. La description de leur fonctionnement dès la connexion à cette application peut être succinctement résumée comme suit :

### ▪ **Application pour les chauffeurs LVC<sup>27</sup>**

1 <sup>er</sup> étape	Connexion à l'application et appuyer sur « Go » pour être repris dans l'algorithme et effectuer une course.
2 <sup>ème</sup> étape	Le chauffeur est alors en ligne et reçoit automatiquement des demandes de transport à proximité du lieu où il se trouve. Quand le chauffeur reçoit une offre de course, son téléphone sonne et il peut l'accepter ou la refuser.
3 <sup>ème</sup> étape	Si le chauffeur accepte la course, il reçoit des informations concernant l'usager et prend connaissance de la destination de ce dernier ainsi que le prix de la course via un bon de commande <sup>28</sup> . Même en cas d'acceptation, il peut encore annuler la course. Il reçoit également un (des) itinéraire(s) conseillé(s) pour aller à la destination.
4 <sup>ème</sup> étape	A la fin de la course, le chauffeur indique que la prestation a pris fin et peut évaluer l'usager.

<sup>24</sup> Pièce n°4.3. du dossier de Monsieur [REDACTED]

<sup>25</sup> Pièce n°1 du dossier [REDACTED] et de [REDACTED]

<sup>26</sup> Pièces n°2 du dossier de Monsieur [REDACTED]

<sup>27</sup> Pièce n°28 du dossier [REDACTED] et de [REDACTED] Voir également l'article 2.2. du contrat de prestations de service qui reprend la fourniture des services de transport et l'article 2.2. de l'annexe de chauffeur au contrat de prestations de services - pièce n°2 du dossier de de l'ETAT BELGE.

<sup>28</sup> Voir un bon de commande de l'application en pièce n°22 du dossier [REDACTED] et de [REDACTED].

▪ **Application pour les usagers<sup>29</sup>**

1 <sup>er</sup> étape	L'utilisateur se connecte à l'application [REDACTED]. Il saisit sa destination dans le champ « Où allez-vous ? » et examine les options disponibles (taille du véhicule, prix, heure de dépose estimée). Il choisit le trajet qu'il souhaite et confirme la prise en charge.
2 <sup>ème</sup> étape	L'utilisateur est mis en relation avec un chauffeur qui a accepté sa course. Il est informé de quel chauffeur/voiture (prénom du chauffeur, sa note globale et type de véhicule et sa plaque d'immatriculation) vient le chercher, quand le chauffeur arrivera, ainsi que du prix estimé de la course.
3 <sup>ème</sup> étape	Le chauffeur prend en charge l'utilisateur. Le chauffeur et l'utilisateur vérifient mutuellement leur prénom, ainsi que la destination.
4 <sup>ème</sup> étape	Le chauffeur débute la course (dont l'utilisateur peut suivre l'évolution durant celle-ci) jusqu'à destination.
5 <sup>ème</sup> étape	L'utilisateur reçoit un décompte de la course et peut évaluer le chauffeur. L'utilisateur peut faire rectifier le prix de la course à cette étape.

**C. Algorithme**

15. L'intérêt de cette application, tant pour les chauffeurs LVC que les usagers est son algorithme.

[REDACTED] explique le fonctionnement de son algorithme comme suit<sup>30</sup> :

« (...) »

**Introduction**

*Un algorithme est une construction dans la technologie de l'information qui, dans ce contexte, peut être mieux vu comme une collection d'opérations et de calculs sur des données d'entrée, qui a pour résultat final, un résultat arithmétique comme une catégorisation ou un résultat. Un algorithme est un outil qui est sous le management et le contrôle de personnes compétentes.*

*Les algorithmes sont et restent - aussi chez [REDACTED] le produit de l'ingéniosité humaine, sous une supervision humaine.*

*L'algorithme important dans ce cas est le « matching algorithm » avec lequel [REDACTED] lié continuellement l'offre et la demande. Il est aussi appelé le « batched matching algorithm ».*

**Explication de l'algorithme de batched matching**

<sup>29</sup> Pièce n°4 du dossier de l'ETAT BELGE.

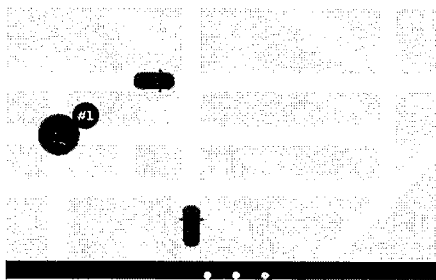
<sup>30</sup> Pièces n°20 et 20bis du dossier [REDACTED] et de [REDACTED]

■ s'engage à mettre en relation des passagers et des chauffeurs de la manière la plus efficace possible pour réduire les temps d'attente des passagers et permettre aux chauffeurs de générer le plus grand revenu. En faisant cela, ■ traite tous les chauffeurs sans égard à la personne, en n'incluant aucune caractéristique personnelle en liant les passagers aux chauffeurs, avec une exception décrite ci-après.

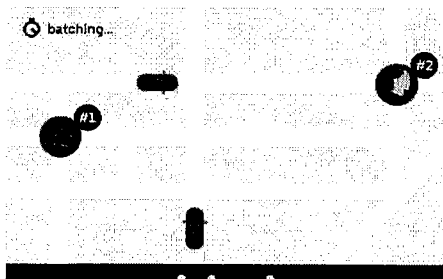
Depuis mi-2017, les chauffeurs et les passagers ont été remis en relation sur la base du système de batched matching développé par ■. Les courses demandées sur une certaine période de temps (variable, par exemple 20 secondes) sont regroupées au sein d'une certaine zone géographique.

L'algorithme de batched matching répartit ensuite l'offre de chauffeurs dans cette zone sur les courses demandées, avec l'objectif de créer le temps d'attente total le plus bas possible pour tous les chauffeurs et les passagers.

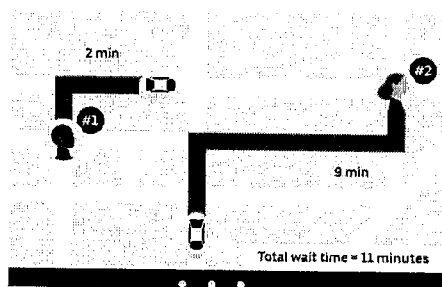
Dans l'image ci-dessous, il paraît logique de faire correspondre la voiture la plus proche avec le passager # 1 :



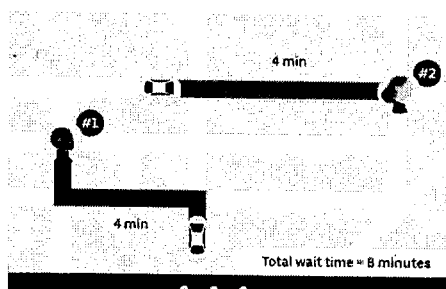
Cependant, en regroupant sur la durée, tenant compte des autres chauffeurs et demandes de courses dans la zone, l'intuition change :



Si la voiture la plus proche avait déjà été pairée avec le passager #1, le temps d'attente total serait porté à 11 minutes.



Dans ce scénario, le regroupement réduit le temps d'attente total de 8 minutes.  
 ■■■ ne matche pas le passager #1 avec le chauffeur le plus proche pour ce résultat.



Le meilleur résultat possible dans ce couplage de groupe est fortement influencé par deux facteurs relatifs aux décisions prises par les chauffeurs et les passagers. Ceux-ci sont la possible annulation de demandes de courses par le passager et le refus d'une course proposée, par le chauffeur. Ces deux événements ont un effet négatif important sur l'effectivité globale sur la place de marché et, ainsi, sur le temps d'attente de tout le monde.

Pour s'assurer que le système de batched matching général ne mène pas à un résultat inacceptable pour quiconque, deux algorithmes prédictifs complémentaires sont utilisés. Ceux-ci prédisent si un passager aléatoire, compte tenu d'un certain temps d'attente, annulerait une demande et ils prédisent si un chauffeur aléatoire, compte tenu d'un certain temps d'arrivée, refuserait une course proposée. Dans beaucoup de cas, cela peut éviter un chauffeur d'avoir un temps d'approche disproportionnellement long.

L'algorithme qui prédit si un chauffeur refusera une demande n'utilise pas de données associées au chauffeur spécifique, individuel. Seuls la distance et le temps d'arrivée sont importants pour prédire un potentiel refus par un chauffeur (aléatoire). En d'autres termes : l'algorithme livre le résultat indépendamment du chauffeur spécifique.

L'algorithme de batched matching prend également en compte une seule variable liée à la personne. Si un chauffeur a donné à un passager une note de 1 ou inversement, ces deux-là ne seront plus mis en relation.

En résumé: le système de batched matching calcule la manière optimale de proposer des demandes de courses des passagers vers les chauffeurs, tenant compte des circonstances locales. Le but de ceci est de rendre les plus bas possible le temps d'attente total des passagers et le temps d'arrivée total des chauffeurs. Cela rend le taux d'occupation des véhicules le plus grand possible. Ce système n'utilise pas les données individualisées des chauffeurs. Le pourcentage d'acceptation ou l'évaluation

*du chauffeur n'a ainsi pas d'influence sur les demandes de courses que le chauffeur se voit proposer.*

#### **Déconnexion automatique**

*L'algorithme de batched matching devient moins efficient si une course est proposée à un chauffeur qui n'accepte pas la course. S'il avait été su à l'avance que le chauffeur refuserait la course, l'algorithme aurait proposé une combinaison différente, plus optimale de passagers et de chauffeurs. C'est la raison pour laquelle un chauffeur est automatiquement mis hors ligne après ne pas avoir répondu à une course trois fois. Néanmoins, si le chauffeur refuse une course trois fois de suite, rien ne se passera.*

#### **Explication des tarifs dynamiques**

*Appliquer des prix plus élevés sur base de l'offre et de la demande à ce moment (« dynamic pricing » également appelé « surge called ») a pour objectif de garder l'équilibre sur le marché. (...)*

*L'avantage de ce débit optimal est double. À tout moment, un chauffeur qui veut une course peut avoir une course. Aussi, un passager qui veut une course peut recevoir une course à tout moment. Si, à un prix donné, il y a trop de courses pour le nombre de chauffeurs qui sont en ligne, alors l'algorithme de prix dynamique ajuste le prix vers le haut, et en règle moins de passagers demanderont une course (car la course est maintenant plus chère et pour certains cela ne vaudra plus la peine et certains décideront d'attendre) et il y aura alors généralement plus de chauffeurs qui voudront faire une course.*

*Les algorithmes qui modélisent et prédisent l'offre et la demande ne prennent en compte que des conditions générales comme les conditions de route, les conditions météo, le trafic, le nombre de chauffeurs qui sont en ligne à un moment donné dans une zone déterminée et la demande de courses dans une zone donnée. Le résultat est le prix qui, dans les circonstances données (basées sur la saisie dans une zone spécifique) mène à un débit optimal. Ces modèles sont basés sur des données historiques liées aux choix faits par la population totale de chauffeurs et de passagers, servis par [REDACTED]. Les algorithmes sont continuellement mis à jour sur base de données historiques.*

*En résumé : l'algorithme de prix dynamique calcule le prix qui assure que la place de marché fonctionne de manière optimale, sur base des données relatives aux conditions de marché dans une zone spécifique. Le but est d'assurer que quiconque (chauffeur ou passager) qui souhaite une course, la reçoive.*

*Les chauffeurs peuvent voir les tarifs dynamiques par localisation, sur la carte dans l'App Chauffeur, où les zones avec une valeur plus importante deviennent plus foncées (voir exemple ci-dessous). Les passagers sont informés des tarifs au moyen de l'App Passager. Cela donne aux chauffeurs et aux passagers l'information dont ils ont besoin pour faire librement le choix optimal pour eux, tandis que la place de marché dans son ensemble reste en bon ordre de marche ».*



**III.4. LES LIENS CONTRACTUELS ENTRE MONSIEUR [REDACTED] ET [REDACTED]**

16. Monsieur [REDACTED] utilise l'application [REDACTED] depuis le 14 février 2019. Dans ce cadre, et eu égard aux pièces soumises au tribunal :

**A. Contrat-cadre de location de voiture avec chauffeur (« Contrat-cadre LVC »)**

= [REDACTED]

17. Quatre contrats-cadres LVC ont été conclus avec Monsieur [REDACTED] et :

- Avec [REDACTED] dont le siège social est situé [REDACTED] aux Pays-Bas :

(1) Le 14 février 2019 (reprenant comme numéro de contrat : 001)<sup>31</sup> :

(2) Le 23 octobre 2019 (reprenant comme numéro de contrat : 1)<sup>32</sup> : ce contrat prend effet le 1<sup>er</sup> novembre 2019 pour se terminer au plus tard le 4 décembre 2019 sans possibilité de tacite reconduction ;

- Avec [REDACTED] (constituée le 19 novembre 2019) :

(3) Le 21 novembre 2019 (reprenant comme numéro de contrat : 2)<sup>33</sup> : ce contrat prend effet le 4 décembre 2019 pour se terminer au plus tard le 12 août 2020 sans possibilité de tacite reconduction ;

(4) Le 25 juillet 2020 (reprenant comme numéro de contrat : 3)<sup>34</sup> : ce contrat prend effet le 12 août 2020 pour se terminer au plus tard le 12 août 2021 sans possibilité de tacite reconduction.

18. Les dispositions reprises dans ces contrats sont en grande partie similaires. Les deux derniers contrats conclus avec [REDACTED] sont d'ailleurs identiques et reprennent notamment que :

- Préambule :

*« 1. La Cliente [REDACTED] a pour objet la représentation des intérêts de ses membres adhérents (les « Utilisateurs »), soucieux de mobilité et souhaitant adopter des modes alternatifs transport urbain, notamment grâce à des logiciels de type application installée dans des téléphones intelligents munis de système GPS (tels que par exemple l'application [REDACTED]) le permettant d'être mis en contact avec des fournisseurs de services de transport sur territoire de la Région de Bruxelles-Capitale, de la Région Wallonne et de la Région Flamande ;  
(...)»*

<sup>31</sup> Pièce n°8 du dossier de Monsieur [REDACTED]

<sup>32</sup> Pièce n°9 du dossier de Monsieur [REDACTED]

<sup>33</sup> Pièce n°2.1. du dossier de Monsieur [REDACTED]

<sup>34</sup> Pièce n°2.2. du dossier de Monsieur [REDACTED]

5. Le Partenaire [Monsieur ██████████] a conclu, avec ██████████ un contrat de Prestation de Services, en vertu duquel et moyennant le respect de certaines conditions, lui et ses chauffeurs ont accès à l'application ██████████ leur permettant d'entrer en contact avec des Utilisateurs ».

Le contrat fait référence à la notion de « Services de Transport ». Cette notion n'est pas définie à strictement parler étant donné que le préambule précise uniquement que « Dans ce cadre, la Cliente souhaite, au bénéfice des Utilisateurs, faire appel au Partenaire afin qu'il fournisse, conformément aux dispositions du présent contrat cadre, des services de transport (« les Services de Transport ») ».

- L'article 1 précise l'objet de ce contrat-cadre et reprend le fait que le Partenaire exerce bien une activité LVC au sens de la réglementation applicable, en l'espèce celle de la Région de Bruxelles-Capitale.

Cet article précise en outre que « Chaque Service de Transport commandé par un Utilisateur et accepté par le Partenaire s'inscrit dans le présent contrat-cadre. Un **contrat spécifique**, généré automatiquement et reprenant notamment la date, l'heure, le point de départ de chaque Service de Transport et une estimation de son coût sera adressé, avant la prise en charge de l'Utilisateur, par voie électronique à la Cliente (au bénéfice de l'Utilisateur) et au Partenaire. Ces contrats spécifiques constitueront un avenant au présent contrat-cadre. A la fin de chaque Service de Transport, un reçu, généré automatiquement et reprenant notamment la date, l'heure, la destination finale et le coût effectif du Service de Transport sera adressé par voie électronique à l'Utilisateur ».

- L'article 2 reprend le respect des dispositions légales en vigueur pour les chauffeurs LVC, à savoir la durée minimale de 3 heures ;
- L'article 3 prévoit que chaque partie peut mettre fin au contrat à tout moment moyennant un préavis de 7 jours. Le contrat peut également être résolu de plein droit suite à un manquement ou une violation grave du contrat ou en cas d'inexécution ou de mauvaise exécution du contrat « à laquelle le Partenaire n'aurait pas remédié dans un délai de 7 jours après y avoir été formellement invité par écrit (...) par la Cliente ». Enfin, le contrat prend automatiquement fin lorsque le contrat de prestation de services entre le Partenaire et ██████████ prend fin pour quelque raison que ce soit.
- L'article 4 concerne le prix et le respect des tarifs minima applicables aux services de location avec chauffeur prévus par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale.
- L'article 5 concerne la facturation et le paiement. Monsieur ██████████ facture ses prestations de transport hebdomadairement auprès de l'ASBL ██████████ pour autant qu'elles aient atteint 3 heures et au minimum 108 €

HTVA. Dans les faits, il apparaît que c'est l'ASBL [REDACTED] qui établit un récapitulatif des prestations et du montant TTC à verser à Monsieur [REDACTED] pour ses prestations<sup>35</sup>. L'article 5 prévoit que dès réception de la facture, l'ASBL [REDACTED] « fera procéder par [REDACTED], agissant au nom et pour le compte de la Cliente, au paiement de la facture en question après déduction des montants dus par le Partenaire à [REDACTED] au titre de l'utilisation de l'application [REDACTED] ».

- L'article 6 reprend les obligations de Monsieur [REDACTED] dans le cadre de ce contrat-cadre. Sont visées les obligations légales, sociales et fiscales applicables aux services de transport ainsi que les obligations légales relatives à la licence LVC.
- L'article 7 précise l'absence d'exclusivité dans le chef des parties contractantes : [REDACTED] « se réserve le droit de travailler avec d'autres prestataires exerçant une activité LVC » et Monsieur [REDACTED] « conserve le droit intégral de fournir des Services de Transports à d'autres clients (existants ou futurs) » et d'utiliser d'autres applications de mise en contact avec des Utilisateurs ».

#### B. Contrat de prestation de services - [REDACTED]<sup>36</sup>

19. Ce contrat est déposé par toutes les parties. C'est une version mise à jour le 22 septembre 2015. Ce contrat n'est ni daté ni signé, que ce soit par Monsieur [REDACTED] et par [REDACTED]. Le document déposé ne reprend d'ailleurs pas l'identification du co-contractant qui serait Monsieur [REDACTED]. Il est uniquement précisé que

*« Le présent Contrat de prestation de services (le « Contrat ») constitue un contrat légal entre une société indépendante spécialisée dans la prestation de services de transport (le « Client ») et [REDACTED], une société à responsabilité limitée constituée aux Pays-Bas, dont le siège social est sis [REDACTED] Pays-Bas, inscrit auprès de la Chambre de commerce d'Amsterdam sous le numéro [REDACTED].*

*[REDACTED] propose les Services [REDACTED] (tels que définis ci-dessous) afin de proposer la génération de demandes pour les prestataires de services de transport. Les Services [REDACTED] permettent à un prestataire de services de transport autorisé de chercher, recevoir et exécuter des demandes de services de transport provenant d'un utilisateur autorisé de l'application mobile [REDACTED].*

*Le Client est autorisé à fournir des services de transport dans le ou les État(s) ou juridiction(s) dans lesquels il exerce son activité, et il souhaite souscrire le présent contrat afin d'accéder à, et d'utiliser, les Services [REDACTED] pour accroître son activité de transport.*

*Le Client reconnaît et accepte qu'[REDACTED] est un prestataire de services technologiques qui ne fournit pas de services de transport, et n'exerce pas en tant que transporteur ni en tant qu'agent pour le transport de passagers.».*

<sup>35</sup> Pièce n°2 du dossier [REDACTED] et de [REDACTED]

<sup>36</sup> Pièce n°4.1. du dossier de Monsieur [REDACTED] et pièce n°1 du dossier d'[REDACTED] et de l'[REDACTED]

20. Il s'agit d'un contrat-type utilisé par [REDACTED]. Ce contrat a vocation à s'appliquer à des Clients actifs sur un territoire bien plus large que la Belgique, le terme « Territoire » désignant « *la ville ou l'aire urbaine en dehors des Etats-Unis et de la Chine continentale dans laquelle le Client et ses Chauffeurs sont en mesure de recevoir des demandes de Services de transport par l'intermédiaire de l'Application Chauffeur* »<sup>37</sup>. Ce contrat reprend des clauses standards établies préalablement par [REDACTED] pour un usage général et répété, correspondant à un contrat d'adhésion. Le préambule de ce contrat précise qu'« *Afin d'utiliser les Services [REDACTED], le client doit accepter les conditions établies ci-dessous. Lors de la signature du présent Contrat (par voie électronique ou autrement) par le Client, le Client et [REDACTED] seront liés par les conditions fixées par les présentes* ». Ainsi, comme mention finale avant signature, ce contrat dispose qu'« *en cliquant sur « J'accepte » ou en signant ci-dessous (...), le Client reconnaît formellement avoir lu, compris et pris des mesures pour envisager entièrement les conséquences du présent Contrat* ».

21. L'article 1 de ce contrat est relatif aux définitions et précise :

- Le terme « Application Chauffeur » qui « *désigne l'application mobile [REDACTED] qui permet aux prestataires de transport d'accéder aux Services [REDACTED] afin de chercher, recevoir et exécuter des sollicitations de services de transport sur demande par les Utilisateurs (...)* » (art. 1.6. du contrat de prestation de services).
- Le terme « Services de transport » qui « *désigne la fourniture de services de transport de passagers aux Utilisateurs par l'intermédiaire des Services [REDACTED] sur le territoire par le Client et ses Chauffeurs en utilisant les Véhicules* » (art. 1.14. du contrat de prestation de services).
- Le terme « Services [REDACTED] » qui « *désigne les services électroniques d'Uber exécutés par l'intermédiaire d'une plateforme de technologie numérique intermédiaire sur demande, et les services associés qui permettent aux prestataires de transport de chercher, recevoir et exécuter des sollicitations sur demande de services de transport par les utilisateurs qui recherchent des services de transport. Ces Services [REDACTED] incluent l'accès à l'Application Chauffeur et aux logiciels, sites internet et services de paiement associés d'[REDACTED] (...)* » (art. 1.17. du contrat de prestation de services).
- Le terme « Utilisateur » qui « *désigne un utilisateur final autorisé par [REDACTED] à utiliser l'application mobile [REDACTED] afin d'obtenir les Services de transport proposés par les clients d'[REDACTED] prestataires de services de transport* » (art. 1.18. du contrat de prestation de services).

Ce contrat reprend de manière exhaustive les règles pour l'utilisation des Services [REDACTED], les obligations à remplir par les chauffeurs, la tarification, les conditions du véhicule, etc.

---

<sup>37</sup> Voir point 1.12 du Contrat de prestation de services – pièce n°2 du dossier de l'ETAT BELGE.

## 22. Sont joints à ce contrat

- une **annexe de chauffeur** (mise à jour au 22 septembre 2015) : cette annexe « désigne les conditions générales que le Client est tenu de convenir avec un Chauffeur avant que le dit Chauffeur ne fournisse les Services de transport pour le compte du Client » (art. 1.5. du contrat de prestation de services). Cette annexe à destination directement des chauffeurs (et non d'un Client<sup>38</sup> comme dans le contrat de prestations de services) reprend plusieurs dispositions du contrat de prestations de services concernant l'usage des Services Uber et des Services de transport. Cette annexe doit être acceptée et signée par le chauffeur ;
- des **conditions supplémentaires** (mise à jour au 12 juillet 2020) : ce document n'est à nouveau ni daté, ni signé par Monsieur [REDACTED] ou par [REDACTED]<sup>39</sup>. Ces conditions prévoient notamment que le respect de la Charte de la communauté ainsi que de nouvelles modalités de résiliation.

Tel que déjà indiqué ci-avant, Monsieur [REDACTED] dépose sur ce point un *printscreen* de l'application [REDACTED] qui reprend qu'il a répondu « oui, j'accepte » à la question « confirmez que vous avez lu tous les documents et que vous avez accepté tous les nouveaux contrats »<sup>40</sup>, ce qui lui permet l'accès à l'application [REDACTED].

### C. Charte de la Communauté [REDACTED]

23. Est également déposé la Charte de la communauté [REDACTED] (date de dernière modification au 17 avril 2020) qui précise que « toute personne qui crée un compte [REDACTED] doit se conformer à la Charte de la communauté [REDACTED]. Cette dernière reflète les trois piliers suivants et précise les normes leur correspondant »<sup>41</sup>. Les trois piliers sont : « se comporter de façon respectueuse et bienveillante », « garantir la sécurité de tous » et « respecter la loi ».

### D. Durée de la relation de travail.

24. Au vu des documents repris ci-avant, le tribunal constate que Monsieur [REDACTED] a accédé à l'application [REDACTED] à partir du 14 février 2019 et qu'à défaut de nouveau contrat-cadre LVC conclu après le 12 août 2021, il n'a plus accès à cette application à cette date. La **relation de travail se limite donc à la période du 14 février 2019 au 12 août 2021** au vu des éléments soumis.

Il ressort en outre des plaidoiries que Monsieur [REDACTED] n'aurait plus effectué de courses via l'application [REDACTED] depuis le mois d'octobre 2020, en rappelant que la crise sanitaire de la Covid-19 a fortement impacté ce secteur dès le mois de mars 2020.

<sup>38</sup> Terme défini dans le préambule du contrat de prestation de services et repris ci-avant.

<sup>39</sup> Pièce n°4.2. du dossier de Monsieur [REDACTED].

<sup>40</sup> Pièce n°4.3. du dossier de Monsieur [REDACTED].

<sup>41</sup> Pièce n°7 du dossier de Monsieur [REDACTED] et pièce n°13 du dossier de [REDACTED] et de [REDACTED].

L'ETAT BELGE dépose un relevé des courses de Monsieur [REDACTED] entre le 1<sup>er</sup> février 2019 et le 1<sup>er</sup> octobre 2020<sup>42</sup>. Il ressort de cette pièce que si Monsieur [REDACTED] effectuait des courses dont le nombre oscillait entre 142 à 311 par mois entre février 2019 et février 2020, à partir du mois de mars 2020, Monsieur [REDACTED] n'a plus effectué de courses ou de manière extrêmement sporadique (entre 16 à 19 courses) au cours des mois de mai à juillet 2020 et ce compte tenu de la crise sanitaire de la Covid-19. Aucune information n'est donnée à partir du mois d'octobre 2020.

Monsieur [REDACTED] précise toutefois, le 2 octobre 2020, dans le cadre d'une des réponses aux questions posées par la CRT, qu'il « *roule toujours actuellement comme chauffeur pour [REDACTED] avec l'application [REDACTED]* »<sup>43</sup>. Or, il est précisé à l'audience que depuis le mois d'octobre 2020, Monsieur [REDACTED] n'a plus utilisé l'application [REDACTED]<sup>44</sup>.

---

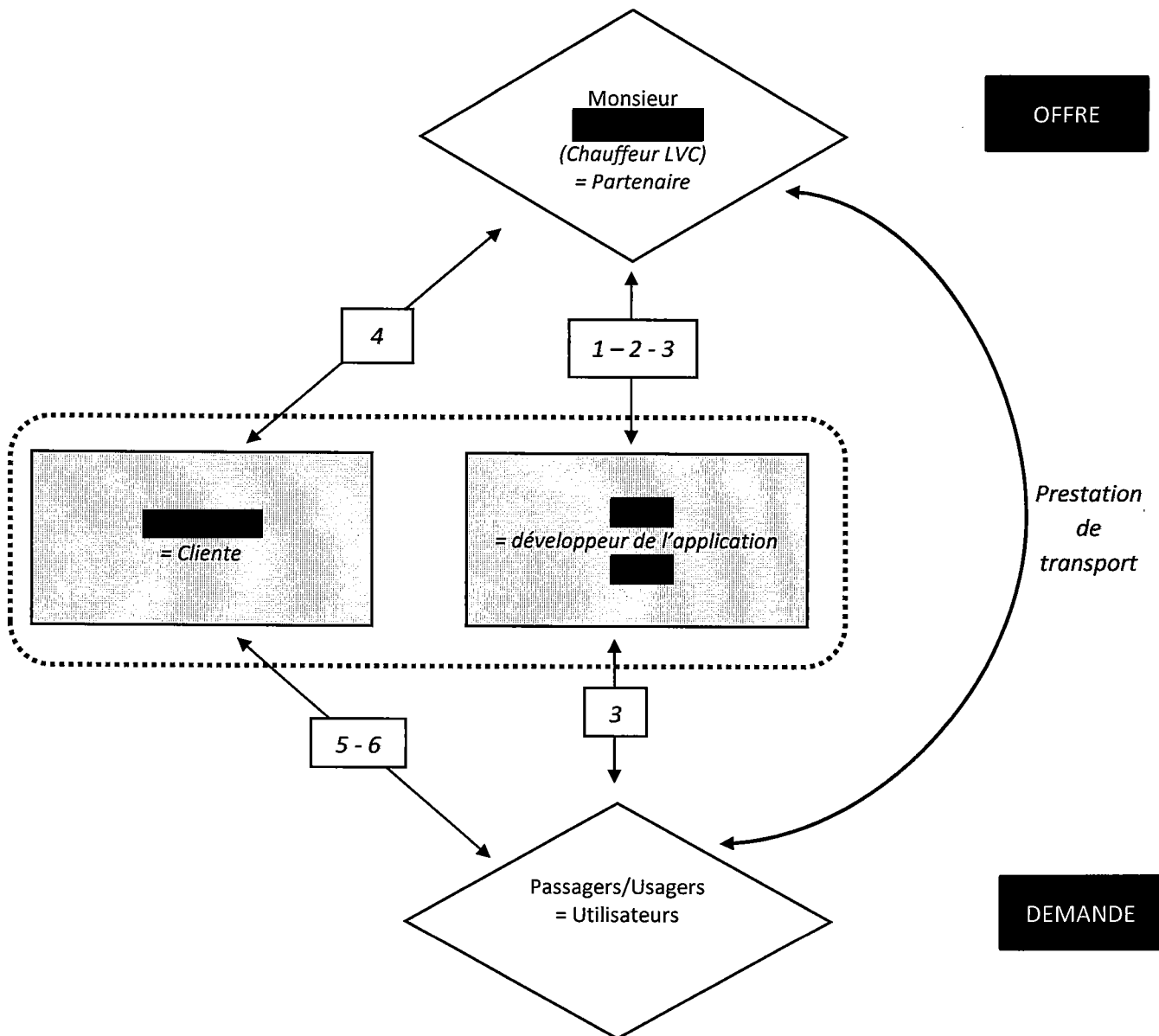
<sup>42</sup> Pièce n°9 du dossier de l'ETAT BELGE. Cette pièce est rédigée à dessein dans le cadre du litige. L'intitulé de cette pièce est en effet le suivant : « Rides Compliance Operations – Requalification drive – Pending litigations in BE », soit en traduction livre « Opérations de conformité des courses – Requalification chauffeur - Litiges en cours en BE (Belgique) ».

<sup>43</sup> Pièce n°6 du dossier de l'ETAT BELGE.

<sup>44</sup> L'ETAT BELGE affirme en page 42 de ses dernières conclusions que le compte [REDACTED] aurait été bloquée depuis octobre 2020, sans toutefois en apporter la preuve, alors que c'est contesté par [REDACTED]

### E. Schéma global

25. Compte tenu de ce qui précède, les relations contractuelles peuvent être schématisées comme suit :



#### Légende :

1. Contrat de prestation de services et Annexe de chauffeur (22/09/2015 – non signé) ;
2. Conditions supplémentaires au contrat de prestation de service (12/07/2020 – non signé) ;
3. Charte de la communauté [REDACTÉ] (17/04/2020)
4. Contrats-cadres de location de voiture avec chauffeur (« LVC ») :
  - a. signés avec [REDACTÉ] les 14/02/2019 et 23/10/2019 ;
  - b. signés avec [REDACTÉ] les 21/11/2019 et 25/07/2020 ;
5. Adhésion comme membres adhérents de [REDACTÉ] ;
6. Contrat spécifique automatique lors de chaque transport commandé.

**III.5. LA DEMANDE AUPRÈS DE LA CRT ET LA DÉCISION LITIGIEUSE**

26. Le 22 juin 2020, [REDACTED] dépose une demande auprès de la CRT au vu de l'incertitude sur la nature de la relation de travail<sup>45</sup>. Il y indique que la date de début de la relation de travail est le 21 novembre 2019 (après avoir indiqué la date du 23 octobre 2019 et barré celle-ci).

Sa demande est motivée comme suit : « Monsieur [REDACTED] voulait être chauffeur indépendant, ce qu'il était par le passé (artisan-taxi en France). Dans le cadre de sa relation de travail avec la plateforme [REDACTED] il n'a toutefois pas le sentiment d'exercer son travail en tant qu'indépendant, du fait des conditions de travail qui lui sont imposées. Il lui semble donc que cette relation de travail est en réalité une relation de travail salariée ». Il annexe à cette demande plusieurs documents dont

- le contrat-cadre de Location de Voiture avec Chauffeur – numéro 2 – du 21 novembre 2019 ;
- un article [REDACTED] intitulé « Gérez votre temps de conduite. Restez en sécurité au volant » du 20 juin 2018 ;
- un exemple d'accord spécifique ;
- un article [REDACTED] intitulé « Nouvelle assurance Protection partenaires AXA » du 23 mai 2018 ;
- un e-mail [REDACTED] du 24 janvier 2020 présentant [REDACTED] ;
- un article [REDACTED] intitulé « Comment conserver votre accès à l'application [REDACTED] » du 13 juin 2019 ;
- la charte de la communauté [REDACTED]<sup>46</sup>.

Dans le cadre de l'examen de cette demande, introduite à la seule initiative de Monsieur [REDACTED] la CRT demande des compléments d'informations concernant notamment :

- le paiement du chauffeur [REDACTED] ;
- les conséquences du non-suivi de la route proposée par [REDACTED] ;
- le nouveau contrat ;
- un descriptif du fonctionnement de l'application [REDACTED] du point de vue du client ;
- le mécanisme d'acceptation/refus et annulation des courses ;
- la propriété du véhicule utilisé ;
- la possibilité de travailler à son compte ;
- la suite de la relation de travail entre Monsieur [REDACTED] et [REDACTED].

Monsieur [REDACTED] y répond par plusieurs envois les 11 septembre, 21 septembre et 2 octobre 2020<sup>47</sup>.

<sup>45</sup> Pièce n°3 du dossier de l'ETAT BELGE.

<sup>46</sup> Pièce n°3 du dossier de l'ETAT BELGE.

<sup>47</sup> Pièces n°4 à 6 du dossier de l'ETAT BELGE.



27. Par la décision n°187 du 26 octobre 2020, la CRT décide que :

- la demande de Monsieur [REDACTED] est recevable et fondée,
- les éléments qui lui ont été soumis sont incompatibles avec la qualification de travail indépendant tant au regard de la présomption établie par l'article 337/2, §1<sup>er</sup> de la Loi-programme (I) du 27 décembre 2006 que des critères généraux,
- [REDACTED] doivent être considérés comme étant les employeurs de Monsieur [REDACTED]

#### IV. RECEVABILITE

##### IV.1. QUANT À LA REQUÊTE DU 15 FÉVRIER 2021 INTRODUITE PAR [REDACTED]

28. En vertu de l'article 338, §5 de la Loi-Programme (I) du 27 décembre 2006, un recours contre les décisions de la CRT peut être introduit devant les juridictions du travail par les parties dans le mois suivant sa notification à celles-ci par lettre recommandée à la poste.

L'article 18 du règlement d'ordre intérieur de la CRT dispose également que « *Les décisions rendues par la Commission seront notifiées par courrier recommandé aux parties concernées au plus tard dans le mois qui suit le jour où elles ont été prises. Les décisions mentionnent qu'un recours peut être introduit devant le tribunal du travail compétent, dans le mois de la notification* »<sup>48</sup>.

La notification de la décision doit ainsi être faite aux parties visées par la relation de travail, et ce même si la saisine a été faite par une seule partie dans le cadre d'une procédure unilatérale.

29. En l'espèce, force est de constater qu'aucune preuve de la notification de la décision n°187 de la CRT du 26 octobre 2020 à l'égard [REDACTED] et de [REDACTED] n'est déposée. Au contraire, il ressort du courrier du 28 janvier 2021 de l'ancien conseil [REDACTED] qu'aucune notification n'a été faite<sup>49</sup>. C'est Monsieur [REDACTED] qui a averti, par courrier de son conseil du 11 janvier 2021, [REDACTED] de la décision de la CRT du 26 octobre 2020<sup>50</sup>.

Cette absence de notification pose question et ce d'autant plus que la CRT a été saisie uniquement par Monsieur [REDACTED] et que l'examen de la relation de travail n'a pris en compte que la demande et les éléments déposés par Monsieur [REDACTED]. Aucun débat contradictoire n'a été mené, ce qui nécessite une vigilance accrue de la CRT pour notifier la décision prise au vu des conséquences pour l'autre partie à la relation de travail.

<sup>48</sup> Voir l'arrêté ministériel du 19 décembre 2018 portant approbation du règlement d'ordre intérieur de la Commission Administrative de règlement de la relation de travail, M.B., 11 février 2019.

<sup>49</sup> Pièce n°6 du dossier [REDACTED]

<sup>50</sup> Pièce n°7 du dossier [REDACTED]

Compte tenu de l'absence de notification de la décision litigieuse à [REDACTED] et à [REDACTED] la requête introduite par [REDACTED] le 15 février 2021 est recevable. La recevabilité n'est d'ailleurs pas contestée.

#### **VI.2. QUANT À LA REQUÊTE EN INTERVENTION VOLONTAIRE DU 19 AVRIL 2021 DE L'O.N.S.S.**

30. En vertu de l'article 15 du Code judiciaire, l'intervention est une procédure par laquelle un tiers devient partie à la cause. Elle tend, soit à la sauvegarde des intérêts de l'intervenant ou de l'une des parties en cause (intervention « conservatoire »), soit à faire prononcer une condamnation ou ordonner une garantie (intervention « agressive »). Selon l'article 16 du Code judiciaire, l'intervention est volontaire lorsque le tiers se présente afin de défendre ses intérêts.

L'intervention volontaire est formée par requête en application de l'article 813 du Code judiciaire.

L'introduction d'une telle demande est soumise aux conditions générales de recevabilité que sont l'intérêt et la qualité requis pour toute demande en application de l'article 17 du Code judiciaire. En outre, la demande incidente en intervention volontaire doit présenter un lien de connexité avec la demande principale<sup>51</sup>.

31. En l'espèce, il n'est pas contesté, ni contestable que la demande incidente en intervention volontaire de l'O.N.S.S. est recevable :

- elle présente l'intérêt requis dès lors qu'elle vise à se réserver la possibilité de réclamer le paiement des cotisations de sécurité sociale auprès [REDACTED] et de [REDACTED] qui seraient dues dans le cadre de l'assujettissement de Monsieur [REDACTED]. Il s'agit donc d'une intervention « agressive » ;
- l'O.N.S.S. a la qualité pour exercer cette demande ;
- il existe un lien de connexité entre la demande principale et la demande incidente étant donné que la demande principale tend à obtenir la réformation de la décision n°187 de la CRT quant à la qualification de la relation de travail entre Monsieur [REDACTED] et [REDACTED] et l'assujettissement de Monsieur [REDACTED] à un régime de sécurité sociale.

---

<sup>51</sup> D. MOUGENOT, *Principes de droit judiciaire privé*, tiré à part du Répertoire Notarial, 2<sup>ème</sup> éd., Bruxelles, Larcier, 2020, p. 2343, n°342.

## V. DISCUSSION

### V.1. QUANT À LA NULLITÉ DE LA DÉCISION DE LA CRT

32. A titre principal et comme unique moyen, [REDACTED] soulèvent le fait que la décision n°187 de la CRT est nulle et non-avenue, la demande initiale de Monsieur [REDACTED] étant irrecevable étant donné que la relation de travail a débuté plus d'un an avant la saisine de la CRT.

Il ressort des contrats déposés que Monsieur [REDACTED] a accès depuis février 2019 à l'application [REDACTED]. Le début de la relation de travail date de plus d'un an avant la saisine de la CRT. La demande de Monsieur [REDACTED] étant irrecevable, la CRT ne pouvait prendre de décision quant à la qualification de la relation de travail.

[REDACTED] estime par ailleurs que cette décision leur est inopposable.

33. L'ÉTAT BELGE, Monsieur [REDACTED] et l'O.N.S.S. estiment que la décision n°187 de la CRT n'est pas nulle étant donné que la relation de travail avec [REDACTED] et [REDACTED] a débuté par un contrat-cadre [REDACTED] signé le 21 novembre 2019. La demande signée le 22 juin 2020 et réceptionnée le 7 juillet 2020 par la CRT respecte ainsi le délai maximum d'un an.

Monsieur [REDACTED] indique à titre subsidiaire [REDACTED] en saisissant le tribunal de la qualification de la relation de travail mettent en cause les droits subjectifs à l'assujettissement à la sécurité sociale. Ainsi, l'annulation de la décision de la CRT n'empêche pas l'examen de la qualification de la nature de la relation de travail par le tribunal.

#### A. Rappel des principes en droit

34. En vertu de l'article 338, §2, alinéa 3 de la Loi-Programme (I) du 27 décembre 2006 (« *Loi-programme* »), les décisions de la CRT peuvent notamment « être rendues à l'initiative de toute partie à une relation de travail ou à une relation de travail envisagée dont le statut de travailleur salarié ou de travailleur indépendant est incertain, et qui en fait la demande directement à la commission administrative, soit préalablement au début de la relation de travail soit dans un délai d'un an à partir du début de la relation de travail » (c'est le tribunal qui souligne).

35. Dans un arrêt du 12 mai 2021, la Cour du travail de Bruxelles rappelle que « le contentieux généré par les décisions d'assujettissement est un contentieux subjectif dans lequel le juge dispose d'une compétence de pleine juridiction avec obligation de substitution. (...) les juridictions du travail exercent un contrôle de pleine juridiction lorsqu'elles statuent sur les contestations relatives aux droits et obligations en matière de sécurité sociale des travailleurs »<sup>52</sup>.

<sup>52</sup> Cour trav. Bruxelles, 12 mai 2021, R.G. 2019/AB/854, inédit.

Or, comme le souligne le Conseil d'Etat dans son avis rendu vis-à-vis du projet de Loi-programme (I) et plus précisément quant aux dispositions visant à créer un cadre permettant d'apprécier la nature juridique de la relation de travail en vue de renforcer la sécurité juridique en cette matière, « *Le projet de loi a en particulier pour objectif de régler la qualification de la nature juridique de la relation de travail en vue de déterminer le système de sécurité sociale qui lui est applicable* »<sup>53</sup>.

**36.** L'article 339 de cette même loi dispose que « *Le présent titre est applicable sans préjudice du pouvoir souverain des cours et tribunaux d'apprécier la nature d'une relation de travail déterminée, compte tenu des critères généraux, et, le cas échéant des critères spécifiques et/ou de la présomption prévue au chapitre V/1* ».

### **B. Application en fait**

**37.** Dans sa demande du 22 juin 2020, Monsieur [REDACTED] précise comme motifs de sa demande que « *dans le cadre de sa relation de travail avec la plateforme [REDACTED] il n'a toutefois pas le sentiment d'exercer son travail en tant qu'indépendant, du fait des conditions de travail qui lui sont imposées* »<sup>54</sup>. Il ne vise donc pas uniquement [REDACTED] mais également [REDACTED]

Or, il ressort des éléments soumis au tribunal que cette relation de travail qui s'effectue via l'application [REDACTED] a débuté le 14 février 2019<sup>55</sup>.

Même si aucune partie n'apporte la preuve de la date de la signature du contrat de prestation de services avec [REDACTED] et si le *printscreen* de Monsieur [REDACTED] de l'application avec la mention « oui, j'accepte » ne reprend aucune date<sup>56</sup>, le début de la relation de travail est confirmé par :

- la signature du contrat-cadre LVC avec [REDACTED] et la confirmation [REDACTED] dans le cadre de cette présente procédure que Monsieur [REDACTED] a bénéficié de l'application [REDACTED] à cette date<sup>57</sup> ;
- le relevé des prestations de courses de Monsieur [REDACTED] qui reprend comme date de départ le mois de février 2019<sup>58</sup>.

**38.** L'article 338, §2, alinéa 3 de la Loi-programme est clair et ne doit pas être interprété. Toute partie à une relation de travail peut saisir directement la CRT

- soit préalablement au début de la relation de travail : ce qui n'est pas le cas en l'espèce,
- soit dans un délai d'un an à partir du début de la relation de travail : ce qui n'est pas non plus le cas en l'espèce étant donné que la relation de travail a

<sup>53</sup> Projet de Loi-programme (I) – Partie II, avis du Conseil d'Etat n°41.521/1 (IV), Doc. Parl., Ch., sess. ord. 2006-2007, n°51/2773/002, p. 456.

<sup>54</sup> Pièce n°3 du dossier de l'ETAT BELGE.

<sup>55</sup> Pièce n°8 du dossier de Monsieur [REDACTED]

<sup>56</sup> Pièce n°4.3. du dossier de Monsieur [REDACTED]

<sup>57</sup> Pièce n°9 du dossier de Monsieur [REDACTED]

<sup>58</sup> Pièce n°9 du dossier de l'ETAT BELGE.

débuté le 14 février 2019 et que la demande date du 22 juin 2020, soit plus d'un an et 5 mois après le début de la relation de travail.

La demande de Monsieur [REDACTED] était donc irrecevable.

**39.** L'ETAT BELGE indique que la CRT considère que, selon sa jurisprudence, est recevable « *la demande introduite à propos d'une occupation qui excède un an, lorsqu'elle est couverte par des contrats à durée déterminée successifs dont le dernier est en cours d'exécution lors de l'examen par la CRT* »<sup>59</sup>.

Cette interprétation n'est pas conforme au texte légal et ajoute une hypothèse non prévue par l'article 338, §2, alinéa 3 de la Loi-programme. Le texte est clair : la demande doit être introduite dans un délai d'un an à partir du début de la relation de travail. Il n'est pas question de contrat de travail mais bien de relation de travail. Si le contrat conclu entre parties a son importance car il reflète la volonté des parties, il ne peut avoir pour conséquence de déroger à l'article 338 de la Loi-programme. En outre, le tribunal s'interroge sur la portée discriminatoire d'une telle jurisprudence face à une demande portant sur la qualification d'une relation de travail débutant plus d'un an avant la demande mais qui, dans un premier cas, n'est formalisée que par un seul contrat et qui, dans un second cas, est formalisée par plusieurs contrats à durée déterminée successifs.

**40.** Le tribunal ne peut suivre l'argument tendant à affirmer que la relation de travail soumise à la CRT ne débiterait que le 21 novembre 2019 par la seule conclusion d'un contrat-cadre LVC avec [REDACTED]. En effet, il n'est pas contesté ni contestable que la relation de travail existait préalablement : le tribunal relève à cet égard que

- le contrat-cadre LVC signé le 21 novembre 2019 avec [REDACTED] est quasiment identique à celui signé le 23 octobre 2019 avec [REDACTED]
- les signataires de ces deux contrats sont identiques (Monsieur [REDACTED] et Monsieur [REDACTED] pour [REDACTED]),
- l'objet de ces contrats est identique et
- la numérotation de ces contrats se suit.

Ainsi, le seul argument du changement de personnalité juridique de [REDACTED] n'est pas suffisant pour nier le fait que la relation de travail de Monsieur [REDACTED] a débuté le 14 février 2019.

Rappelons au surplus que la relation de travail concerne bien les deux entités que sont [REDACTED] étant donné que la relation de travail repose et nécessite l'existence de deux contrats : un contrat de prestation de services avec [REDACTED] et un contrat-cadre LVC avec une entité [REDACTED] afin de respecter les dispositions légales en matière de LVC.

**41.** Cette demande étant irrecevable, la CRT ne pouvait prendre de décision quant à la qualification de la nature de la relation de travail.

---

<sup>59</sup> Page 11 des dernières conclusions de l'ETAT BELGE.

Le tribunal tient toutefois à souligner que dans le cadre de sa demande, Monsieur [REDACTED] s'est abstenu d'informer la CRT quant à sa relation avec [REDACTED] avant le 21 novembre 2019. Même si, initialement, Monsieur [REDACTED] avait indiqué le 23 octobre 2019 sur sa demande, il ne dépose que les contrats-cadres LVC conclus avec [REDACTED]

La CRT n'a donc pas connaissance de l'ensemble des éléments relatifs à la relation de travail. La procédure de demande unilatérale a nécessairement pour conséquence que la CRT ne dispose que d'une version des faits de la relation de travail et dépend des documents qu'on veut bien lui soumettre, ce qui pose à nouveau question quant à l'examen de la situation dans le cadre d'une demande unilatérale. Si la demande avait fait l'objet d'une contradiction et d'une demande d'informations auprès [REDACTED] et de [REDACTED], l'analyse aurait pris en compte d'autres éléments de fait pour se prononcer sur cette demande.

42. Eu égard à ce qui précède la décision n°187 de la CRT doit être considérée comme nulle et non avenue. Il n'y a dès lors pas lieu de se prononcer sur son opposabilité vis-à-vis [REDACTED] ou de [REDACTED].

Toutefois, le tribunal dispose d'un pouvoir de pleine juridiction quant à la qualification de la nature de la relation de travail compte tenu que cette qualification implique l'assujettissement à un régime de sécurité sociale. En saisissant le tribunal quant à la requalification de la relation de travail entre Monsieur [REDACTED] et [REDACTED] les droits subjectifs à l'assujettissement à la sécurité sociale correspondant à la nature de la relation de travail sont en cause. Ainsi, même si la décision de la CRT est annulée, il appartient au tribunal d'examiner la nature de la relation de travail entre Monsieur [REDACTED] et [REDACTED]

⇒ En conclusion, la décision de la CRT est nulle et non avenue mais le tribunal a un pouvoir de pleine juridiction pour examiner et requalifier, le cas échéant, la nature de la relation de travail entre les parties.

## V.2. QUANT À LA MISE HORS CAUSE DE [REDACTED]

43. [REDACTED] estime qu'elle n'a pas eu d'autre choix que d'être à la cause dans le cadre de la présente procédure compte tenu que la décision n°187 de la CRT retenait une qualification d'employeur à son égard.

Elle considère, sans développer d'arguments juridiques, qu'il n'y a aucune relation de travail entre elle et Monsieur [REDACTED] et encore moins une relation de travail salariée, les contrats-cadres LVC ayant uniquement pour objectif « *d'encadrer, d'un point de vue administratif et réglementaire, les prestations de transport que le chauffeur LVC fournit aux passagers* ». A son estime, aucune relation de travail ne peut ainsi être identifiée entre Monsieur [REDACTED] et [REDACTED]

44. Le tribunal est pour le moins étonné par cette demande de [REDACTED]. En effet :

- Il est pour le moins contradictoire dans le chef [REDACTED] et de [REDACTED]
  - de faire référence aux contrats-cadres LVC avec [REDACTED] et [REDACTED] pour déclarer la demande irrecevable de Monsieur [REDACTED] quant à la nature de la relation de travail et sa qualification
  - pour nier ensuite toute implication de [REDACTED] dans la relation de travail et demander qu'elle soit mise hors cause dans la relation de travail.
- Par ailleurs, la relation de travail est liée à l'application [REDACTED]. Or, il ressort de la description des relations contractuelles entre parties que l'accès à l'application [REDACTED] pour les chauffeurs LVC est conditionné par la signature du contrat de prestations de service [REDACTED] et par la signature d'un contrat-cadre LVC avec une entité [REDACTED], dont l'ASBL [REDACTED] à partir du 21 novembre 2019. Monsieur [REDACTED] est ainsi lié à [REDACTED] et à [REDACTED] dans la cadre de sa relation de travail. Cette relation de travail permet à apporter une solution de mobilité dans les centres urbains via des prestations de transports par des chauffeurs LVC utilisant l'application [REDACTED]
- [REDACTED] sont intrinsèquement liés pour la mise en œuvre des services [REDACTED]. Les deux entités<sup>60</sup> n'existent pas l'une sans l'autre.
- Contrairement à ce que soutient [REDACTED], le contrat-cadre LVC ne règle pas uniquement le respect de la réglementation bruxelloise en matière de LVC. Ce contrat reprend également des dispositions en matière de prix, facturation et paiement des prestations de Monsieur [REDACTED] ainsi que les obligations auxquelles il est soumis pour les services de transport.

Eu égard à ce qui précède, le tribunal considère que la relation de travail lie Monsieur [REDACTED] ainsi qu [REDACTED]. Cette relation de travail est clairement identifiée.

⇒ En conclusion, [REDACTED] ne peut être mise hors cause. Une relation de travail entre, d'une part, Monsieur [REDACTED] et, d'autre part, [REDACTED] et [REDACTED] est identifiée.

<sup>60</sup> Les deux entités ont d'ailleurs en commun Monsieur [REDACTED] (administrateur de [REDACTED] et directeur [REDACTED].

**V.3. QUANT À LA QUALIFICATION DE LA NATURE DE LA RELATION DE TRAVAIL****Remarque préliminaire**

45. La question à examiner est la nature de la relation de travail entre Monsieur [REDACTED] et [REDACTED] et sa qualification. La discussion porte dès lors sur l'examen concret de la relation de travail entre Monsieur [REDACTED] et [REDACTED] eu égard aux dispositions légales en vigueur au moment des faits et ne vise que cette relation de travail.

Le statut social des chauffeurs prestant des services de transport via l'application [REDACTED] est discuté dans plusieurs pays et de nombreuses décisions ont déjà été prononcées. Le tribunal tient toutefois à rappeler – comme le fait l'ETAT BELGE<sup>61</sup> – que chaque pays a son propre système pour déterminer la nature de la relation de travail et que les décisions étrangères ne peuvent être transposées automatiquement au cas d'espèce.

**V.3.1. Mise en perspective de l'enjeu de la qualification de la relation de travail**

46. La qualification de la nature de la relation de travail est importante car elle entraîne des conséquences en droit de la sécurité sociale ainsi que, le cas échéant, en droit du travail. Comme rappelé ci-avant, l'examen de la qualification de la nature de la relation de travail dans le cadre de la Loi-programme a pour enjeu de régler la question de l'assujettissement en matière de sécurité sociale.

**A. Régimes de sécurité sociale : rappel succinct**

47. Le régime de sécurité sociale belge est déterminé en fonction de l'activité professionnelle exercée par le travailleur. Sous réserve des régimes spéciaux, il existe deux grands types de régimes de sécurité sociale<sup>62</sup> :

- (1) Le régime de sécurité sociale des travailleurs salariés : ce régime est régi par la loi du 27 juin 1969 révisant l'arrêté-loi du 28 décembre 1944 concernant la sécurité sociale des travailleurs (« Loi du 27 juin 1969 ») et la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés (« Loi du 29 juin 1981 »).

Selon l'article 1<sup>er</sup> de la Loi du 27 juin 1969 et l'article 2 de la Loi du 29 juin 1981, ces lois sont applicables aux travailleurs et aux employeurs liés par un contrat de travail.

Il y a des mécanismes d'extension prévus par l'arrêté royal du 28 novembre 1969 pris en exécution de la loi du 27 juin 1969 révisant l'arrêté-loi du 28

<sup>61</sup> Pages 6 et suivantes de dernières conclusions de l'ETAT BELGE.

<sup>62</sup> Trib. trav. Bruxelles, R.G. 19/5070/A, 8 décembre 2021, repris en pièce n°19 du dossier [REDACTED] et de [REDACTED]



décembre 1944 concernant la sécurité sociale des travailleurs (« A.R. du 28 novembre 1969 ») pour assujettir à ce régime de sécurité sociale des personnes qui ne sont pas engagées dans les liens d'un contrat de travail. Ces extensions visent notamment des personnes « *qui ne se trouvent pas dans un état de subordination juridique, mais qui, socialement et économiquement, se trouvent au regard d'une personne qui leur procure du travail, dans une situation similaire étant le plus fréquemment abordée au travail d'une dépendance économique présumée* »<sup>63</sup>.

- (2) Le régime des travailleurs indépendants : ce régime est régi par l'arrêté royal n°38 du 27 juillet 1967 organisant le statut social des travailleurs indépendants (« A.R. n°38 »). L'article 3, §1<sup>er</sup> de cet A.R. dispose qu'il faut entendre par travailleur indépendant « *toute personne physique, qui exerce en Belgique une activité professionnelle en raison de laquelle elle n'est pas engagée dans les liens d'un contrat de louage de travail ou d'un statut.* ».

Le critère de distinction entre ces deux régimes est l'existence d'un contrat de travail et de ses éléments caractéristiques, dont principalement le lien de subordination.

La qualification de la nature de la relation de travail a donc un impact direct sur la détermination du régime de sécurité sociale applicable.

Enfin, rappelons que la sécurité sociale est d'ordre public, ce qui signifie que les parties ne choisissent pas leur statut. « *Celui-ci est imposé par la façon dont les parties exercent leur activité professionnelle* »<sup>64</sup>.

## **B. Définition du contrat de travail**

**48.** En vertu des articles 2 et 3 de la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail (« Loi du 3 juillet 1978 »), un contrat de travail nécessite que le travailleur s'engage contre rémunération à fournir un travail sous l'autorité d'un employeur. Il y a donc trois éléments à retenir : un travail, une rémunération et un lien de subordination du fait de l'autorité.

L'autorité et le lien de subordination entre l'employeur et le travailleur est l'élément essentiel qui caractérise le contrat de travail et permet de le distinguer du contrat d'entreprise (ou collaboration indépendante) par lequel une personne preste également un travail contre rétribution.

**49.** Il s'agit d'une **autorité/subordination juridique** qui se caractérise par :

---

<sup>63</sup> S. GILSON, « Panorama de l'assujettissement personnel à la sécurité sociale », *Subordination et Parasubordination – La Place de la subordination juridique et de la dépendance économique dans la relation de travail – in memoriam Michel Westrade*, Limal, Anthémis, 2017, p. 25.

<sup>64</sup> S. GILSON, *op. cit.*, p. 14.

- Le droit de l'employeur de donner des ordres en vue de l'exécution des tâches à accomplir (tant par rapport à leur contenu qu'à l'organisation de son exécution) et le droit de contrôler l'exécution de l'ordre donné ;
- L'obligation du travailleur d'accomplir les ordres donnés par l'employeur et de se soumettre aux instructions et au contrôle. Le travailleur ne peut refuser l'ordre donné<sup>65</sup>.

En d'autres termes, l'exercice de l'autorité dans le cadre d'un contrat de travail implique le pouvoir de direction et de surveillance du travailleur.

*Le lien de subordination « existe dès qu'une personne peut, en fait exercer son autorité sur les actes d'une autre personne. Il lui suffit pour exister d'être possible, sans devoir être effective ni permanente. La subordination est une notion juridique et non économique.*

*Portant essentiellement sur la prestation de travail, le pouvoir patronal est susceptible de se présenter sous un double aspect : le pouvoir de déterminer la prestation de travail dans son contenu (objet des prestations fournies) d'une part et, d'autre part, le pouvoir d'organiser l'exécution même de la prestation (contrôle de l'exécution, horaire, rémunération,) (...) »<sup>66</sup>.*

Le lien de subordination existe dès qu'une personne a la possibilité d'exercer son autorité sur les actes d'une autre personne, « même si elle s'abstient de lui fournir du travail de façon constante »<sup>67</sup>.

**50.** La subordination juridique se distingue de la **subordination/dépendance économique** qui « consiste dans la dépendance « matérielle » d'une personne qui exerce un travail à l'égard d'une autre personne qui lui fournit du travail. (...). Elle se manifeste par des directives « économiques » notifiées au travailleur pour l'exercice d'un travail déterminé et un certain contrôle de l'accomplissement de directives »<sup>68</sup>.

« Dans l'état actuel du droit belge, le travail économiquement dépendant, lorsqu'il ne présente pas le caractère d'une subordination juridique, et hormis les présomptions légales, n'est pas révélateur de l'existence d'un contrat de travail »<sup>69</sup>. Si la dépendance économique est un critère qui n'établit pas par lui-même l'existence d'un contrat de travail, il n'exclut pas non plus l'existence d'une subordination juridique<sup>70</sup>.

<sup>65</sup> V. VANNES, « Dépendance économique et subordination économique », *Subordination et Parasubordination – La place de la subordination juridique et de la dépendance économique dans la relation de travail*, op. cit., p. 64 ; Pour un rappel récent de la notion de lien de subordination juridique : Cass., 28 septembre 2022, P.22.0060.F, [www.juportal.be](http://www.juportal.be).

<sup>66</sup> Cour trav. Mons, R.G. 2017/AM/289, 27 septembre 2018, [www.terralaboris.be](http://www.terralaboris.be).

<sup>67</sup> L. DEAR, « Le lien de subordination : état de la question – La place de la dépendance économique », *Subordination et Parasubordination – La Place de la subordination juridique et de la dépendance économique dans la relation de travail*, op. cit., p. 40.

<sup>68</sup> V. VANNES, op. cit., p. 64.

<sup>69</sup> L. DEAR, op. cit., p. 38.

<sup>70</sup> V. VANNES, op. cit., p. 73.

Le juge du fond apprécie souverainement en fait l'existence du lien de subordination. La Cour de cassation a rappelé à plusieurs reprises que « *Lorsque les éléments soumis à son appréciation permettent d'exclure la qualification donnée par les parties à la convention qu'elles ont conclue, le juge du fond peut y substituer une qualification différente* »<sup>71</sup>.

**C. L'objectif du législateur par l'adoption du Titre XIII de la Loi-programme (I) du 27 décembre 2006 intitulé « Nature des relations de travail »**

51. Dans ce contexte et afin notamment de lutter contre la fraude sociale et le phénomène des faux-indépendants et des faux-salariés, le législateur a adopté le Titre XIII de la Loi-programme intitulé « Nature des relations de travail » (« Loi-programme »)<sup>72</sup>.

En la matière et, à défaut de définition légale de la notion d'autorité ou du lien de subordination, la jurisprudence a élaboré au fil du temps une méthode indiciaire pour apprécier ce lien d'autorité et l'existence ou non d'un contrat de travail et ainsi de déterminer le régime de sécurité sociale qui lui correspondait.

Le législateur n'a pas souhaité remettre en cause la jurisprudence développée à cet égard mais a entendu permettre « *une plus grande sécurité juridique des parties et, partant, une protection efficace des travailleurs, en définissant clairement les critères de distinction entre les statuts de travailleur salarié et de travailleur indépendant, tout en permettant que des critères spécifiques puissent être adoptés dans des secteurs déterminés* »<sup>73</sup>.

**V.3.2. Principes repris par la Loi-programme (I) du 27 décembre 2006 sur la nature des relations de travail**

**A. Rappel des dispositions légales applicables**

52. Le Titre XIII de la Loi-programme reprend actuellement les principes suivants<sup>74</sup>.

<sup>71</sup> Cass., 28 avril 2003, S.01.0184.F, [www.juportal.be](http://www.juportal.be) ; Cass., 17 décembre 2007, S.06.0109.F, [www.juportal.be](http://www.juportal.be) ; Cass., 10 octobre 2011, S.10.0185.F, [www.juportal.be](http://www.juportal.be).

<sup>72</sup> Cette législation sera modifiée par la loi du 25 août 2012 modifiant le Titre XIII de la loi-programme (I) du 27 décembre 2006, en ce qui concerne la nature des relations de travail.

<sup>73</sup> Projet de Loi-programme (I) – Partie I, exposé des motifs, Doc. Parl., Ch., sess. ord. 2006-2007, n°51/2773/001, p. 204.

<sup>74</sup> Il s'agit des dispositions légales en vigueur au moment des faits examinés par le tribunal. La loi du 3 octobre 2022 portant des dispositions diverses relatives au travail dont le chapitre 4 est consacrée à l'économie de plateforme et qui insère notamment un article 337/3 n'entre en vigueur que le 1<sup>er</sup> janvier 2023 et n'est donc pas examinée en l'espèce.

53. L'article 328 de cette loi précise qu'il y a lieu d'entendre par :

« 5° " relation de travail " : collaboration professionnelle portant sur la prestation d'un travail par une partie en qualité soit de travailleur salarié, soit de travailleur indépendant, étant entendu qu'il y a lieu d'entendre :

a) par " 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;

b) par " 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 ».

54. L'article 331 de cette loi dispose que « sans pouvoir contrevenir à l'ordre public, aux bonnes mœurs et aux lois impératives, les parties choisissent librement la nature de leur relation de travail, dont l'exécution effective doit être en concordance avec la nature de la relation. La priorité est à donner à la qualification qui se révèle de l'exercice effectif si celle-ci exclut la qualification juridique choisie par les parties. ».

Le principe est donc le libre choix des parties quant à la nature de leur relation de travail pour autant que l'exécution effective de cette relation corresponde à la nature choisie<sup>75</sup>.

55. L'article 332 de cette même loi prévoit toutefois un tempérament à ce principe en prévoyant la **requalification** de la nature de la relation de travail et l'application du régime de sécurité sociale correspondant dans deux hypothèses :

(1) « soit lorsque l'exécution de la relation de travail laisse apparaître la réunion de suffisamment d'éléments incompatibles avec la qualification donnée par les parties à la relation de travail, appréciés conformément aux dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution » (**exécution effective incompatible avec la qualification donnée par les parties en fonction des critères généraux**<sup>76</sup>) :

- L'article 332, alinéa 2 de la loi précise que les éléments sont à apprécier sur la base des critères généraux définis à l'article 333 de la Loi-programme et, le cas échéant, des critères spécifiques d'ordre juridique ou socio-économique déterminés conformément à ladite loi en application des articles 334 et suivants de la Loi-programme. Actuellement, aucune liste de critères spécifiques n'a été déterminée conformément à l'article 334 de la Loi-programme.

---

<sup>75</sup> Cass., 13 septembre 2016, P.15.0450.N, [www.juportal.be](http://www.juportal.be).

<sup>76</sup> Aucune liste de critères spécifiques n'a à ce jour été adoptée.

- En vertu de l'article 333 de la Loi-programme, les critères généraux permettant d'apprécier l'existence ou l'absence du lien d'autorité sont :
  - 1° la volonté des parties,
  - 2° la liberté d'organisation du temps de travail,
  - 3° la liberté d'organisation du travail,
  - 4° la possibilité d'exercer un contrôle hiérarchique.
  
- Cet article précise en outre que certains éléments ne sont à eux seuls pas suffisants pour qualifier adéquatement la relation de travail, à savoir :
  - l'intitulé de la convention;
  - l'inscription auprès d'un organisme de sécurité sociale;
  - l'inscription à la Banque-Carrefour des entreprises;
  - l'inscription auprès de l'administration de la T.V.A.;
  - la manière dont les revenus sont déclarés à l'administration fiscale.

(2) *« soit lorsque la qualification donnée par les parties à la relation de travail ne correspond pas à la nature de la relation de travail présumée, conformément au chapitre V/1 et que cette présomption n'est pas renversée » (présomption légale) :*

- Les articles 337/1 et 337/2 de la Loi-programme mettent en place un mécanisme de présomption légale pour certains secteurs d'activités, à savoir les secteurs de la construction, du nettoyage, du gardiennage et du transport de choses et/ou personnes pour le compte de tiers, à l'exception des services d'ambulance et le transport de personnes avec un handicap. Cette liste peut être élargie par le Roi.
  
- En application de l'article 337/2 de la cette loi, les relations de travail visées à l'article 337/1 sont présumées jusqu'à preuve du contraire, être exécutées dans les liens d'un contrat de travail, lorsqu'il apparaît de l'analyse de la relation de travail que plus de la moitié des critères énoncés sont remplis. A défaut de la moitié des critères remplis, la relation de travail sera présumée être une relation de travail indépendante. Le Roi peut à nouveau prévoir des critères spécifiques propres notamment à un secteur ou à une profession. Le paragraphe 3 de cet article précise que ces critères doivent contenir des éléments qui ont un rapport avec une dépendance socio-économique ou une subordination juridique.
  
- Il s'agit de présomptions simples pouvant être renversées par toutes voies de droit, et notamment sur base des critères généraux repris à l'article 333 de la Loi-programme.

56. Aucune des hypothèses de requalification ne prévaut sur l'autre : la conjonction « soit ... soit » exprime une alternative. Ainsi, lors de l'examen de la qualification de la nature de la relation de travail, deux axes peuvent être pris en compte :

- L'appréciation de la compatibilité des éléments de l'exécution effective de la relation de travail sur base des critères généraux vis-à-vis de la qualification des parties ;
- L'examen de la présomption légale de contrat de travail ou de contrat d'indépendant.

Cette requalification a lieu sans préjudice des dispositions légales suivantes :

- l'article 2, § 1<sup>er</sup>, 1<sup>o</sup> et 3<sup>o</sup>, de la loi du 27 juin 1969, l'article 2, § 1<sup>er</sup>, 1<sup>o</sup> et 3<sup>o</sup>, de la loi du 29 juin 1981 et l'article 3, § 1<sup>er</sup> et 2, de l'arrêté royal n° 38, ainsi que toute disposition prise sur la base de ces dispositions ; et
- de manière générale, toute disposition légale ou réglementaire imposant ou présumant de manière irréfragable l'exercice d'une profession ou d'une activité déterminée en qualité de travailleur indépendant ou de travailleur salarié<sup>77</sup>.

57. S'agissant de la **charge de la preuve**, il convient de rappeler :

- l'article 8.4. du Livre VIII du nouveau Code civil (ancien article 1315 du Code civil) :

*« Celui qui veut faire valoir une prétention en justice doit prouver les actes juridiques ou faits qui la fondent.*

*Celui qui se prétend libéré doit prouver les actes juridiques ou faits qui soutiennent sa prétention.*

*Toutes les parties doivent collaborer à l'administration de la preuve.*

*En cas de doute, celui qui a la charge de prouver les actes juridiques ou faits allégués par lui succombe au procès, sauf si la loi en dispose autrement.*

*(...) », et*

- l'article 870 du Code judiciaire qui confère à cette règle une portée plus générale sans lui apporter aucune dérogation en disposant que « *chacune des parties a la charge de prouver les faits qu'elle allègue* ».

Ainsi, à défaut de présomption légale, la charge de la preuve incombe à la partie qui invoque l'existence ou l'inexistence d'un contrat de travail à l'appui de sa demande et poursuit ainsi la requalification du contrat. Cette preuve peut être apportée par toutes voies de droit<sup>78</sup>.

---

<sup>77</sup> Article 332 de la Loi-programme.

<sup>78</sup> Cass., S.18.0041.F, 14 janvier 2019, [www.cass.be](http://www.cass.be); Cour trav. Mons, 13 décembre 2012, *Chr. D.S.*, 2015, p. 168.

L'O.N.S.S. n'est pas exempté de cette charge de la preuve sur base du caractère d'ordre public de la Loi du 27 juin 1969.

## **B. Application**

58. En l'espèce, il est opportun de rappeler que :

- La qualification de la nature de la relation de travail donnée par Monsieur [REDACTED] et [REDACTED] est celle d'une relation de travail indépendante eu égard aux contrats existant entre les parties. Ce n'est pas contesté par les parties.

Il ressort ainsi notamment de l'article 13.1. du contrat de prestation de services d'[REDACTED] (mis à jour au 22 septembre 2015) que « (...) *la relation entre les parties en vertu du présent Contrat est uniquement une relation entre prestataires indépendants. Les parties conviennent formellement ce qui suit : (a) le présent Contrat n'est pas un contrat de travail et ne crée pas de relation d'emploi (y compris sur le plan du droit du travail, du droit fiscal ou du droit de la sécurité sociale), entre [REDACTED] et le Client ou [REDACTED] et un quelconque Chauffeur ; et (b) aucune coentreprise, partenariat ou relation d'agence n'existe entre [REDACTED] et le Client ou [REDACTED] et un quelconque Chauffeur* ». L'article 2.4. du même contrat fait également référence au fait qu'il s'agit d'une relation indépendante.

Cette qualification n'est pas différente dans le cadre des contrats-cadres LVC conclus entre Monsieur [REDACTED]. Ces contrats font en effet référence expressément au contrat de prestations de services [REDACTED] dans le préambule.

- Monsieur [REDACTED] estime toutefois qu'au regard des conditions de travail qui lui sont imposées, la relation de travail est en réalité une relation de travail salariée et non indépendante. Il introduit ainsi une demande de requalification auprès de la CRT ;
- Pour les motifs repris aux points 32 et suivants du présent jugement, la décision n°187 de la CRT doit être considérée comme nulle et non avenue ;
- Monsieur [REDACTED] maintient dans le cadre de la présente procédure sa contestation et sa demande de requalifier la nature de la relation de travail avec [REDACTED]. Eu égard aux dispositions en matière de charge de la preuve et compte tenu de la qualification initiale donnée par les parties à leur relation de travail, il revient à Monsieur [REDACTED] – mais également à l'ETAT BELGE et à l'O.N.S.S. - d'apporter la preuve qu'il peut se prévaloir de la présomption légale selon laquelle leur relation de travail est présumée, jusqu'à preuve du contraire, être exécutée dans les liens d'un contrat de travail ;

- Si Monsieur [REDACTED] démontre pouvoir se prévaloir de cette présomption légale, il appartiendra à [REDACTED] de renverser cette présomption par toutes voies de droit, et notamment sur base des critères généraux, et que la nature de la relation de travail ne doit pas être requalifiée.

Rappelons toutefois que les parties sont, en tout état de cause, tenues de collaborer à l'administration de la preuve.

59. S'agissant des présomptions légales prévues par la législation en matière de sécurité sociale, il y a lieu de relever qu'en vertu de l'article 3, alinéa 1, 5bis de l'A.R. du 28 novembre 1969, l'application de la Loi du 27 juin 1969 et la sécurité sociale des travailleurs salariés est étendue comme suit :

*« 5°bis. Aux personnes qui effectuent des transports de personnes, qui leur sont confiés par une entreprise, au moyen de véhicules dont elles ne sont pas propriétaires ou dont l'achat est financé ou le financement garanti par l'exploitant de cette entreprise, ou auxquelles une entreprise dispense des services en rapport avec les transports qu'elle leur confie, ainsi qu'aux exploitants de ces entreprises. L'alinéa 1er n'est pas applicable aux chauffeurs de taxi visés au 5°ter ».*

Cette présomption n'est toutefois pas applicable en l'espèce, étant donné que Monsieur [REDACTED] est propriétaire du véhicule utilisé pour le transport de personnes.

60. Enfin, le tribunal tient à rappeler que l'examen de la nature de la relation de travail doit se baser sur l'exécution effective de la relation de travail *in concreto* et dépend donc des pièces déposées par les parties.

Ainsi, à la lecture des dossiers de pièces déposés par chaque partie, il convient de relever que :

- Les parties déposent les contrats-cadres LVC, le contrat de prestation de services et ses annexes, la Charte de la communauté [REDACTED];
- S'agissant de l'exécution effective de la relation de travail entre Monsieur [REDACTED] et [REDACTED], sont déposés par :
  - [REDACTED] :
    - Un échantillon des factures de Monsieur [REDACTED] (pièce n°1) ;
    - L'inscription de Monsieur [REDACTED] à la BCE (pièce n°2) ;
    - La traduction de plaintes (pièce n°16) ;
    - L'immatriculation du véhicule de Monsieur [REDACTED] (pièce n°21);



Les autres pièces déposées par [REDACTED] concernent des articles de presse, une enquête IPSOS, de la jurisprudence européenne et belge, des courriers relatifs à la décision de la CRT, des explications quant à l'algorithme et des attestations d'autres chauffeurs sur leur relation de travail via l'application [REDACTED]

S'agissant plus particulièrement des attestations produites en pièces 23 à 30 de son dossier (sous réserve de la pièce n°28), le tribunal relève qu'il s'agit d'attestations d'autres chauffeurs LVC concernant leur liberté dans l'organisation du temps de travail et du travail. Ces attestations n'apportent aucun élément sur la relation de travail de Monsieur [REDACTED] et l'exécution de celle-ci.

- Monsieur [REDACTED]:
  - Des exemples d'ajustements du « tarif utilisateur » (pièce n°5) ;
  - Un courriel du 22 janvier 2020 de « [REDACTED] Support » quant à un objet oublié par un client (pièce n°10) ;
  - Des captures d'écran (3) de son compte « [REDACTED] » (pièce n°11) ;
  - Un message communiqué via l'application « Votre taux d'annulation est très élevé » (pièce n°12).

Les autres pièces déposées par Monsieur [REDACTED] sont principalement des extraits du site internet [REDACTED].

- ETAT BELGE / O.N.S.S. :
  - Les éléments déposés par Monsieur [REDACTED] pour répondre aux questions de la CRT (pièces n°4-5-6) ;
  - Un relevé des courses effectuées par Monsieur [REDACTED] entre le 1<sup>er</sup> février 2019 et le 1<sup>er</sup> octobre 2020 (pièce n°9).

Les autres pièces déposées par l'ETAT BELGE sont la demande adressée à la CRT, la décision de la CRT et une décision de jurisprudence.

### V.3.3. Présomption légale consacrée par la Loi-programme (I) du 27 décembre 2006 sur la nature des relations de travail

#### A. Rappel des dispositions légales applicables

61. La présomption concernant la nature de la relation de travail est régie par le chapitre V/1 du Titre XIII de la Loi-programme. Ce chapitre a été inséré par la Loi du 25 août 2012.

Pour rappel, la présomption est « *un mode de raisonnement juridique en vertu duquel, de l'établissement d'un fait on induit un autre fait qui n'est pas prouvé. La présomption est légale lorsque le législateur tire lui-même d'un fait établi un autre fait dont la preuve n'est pas apportée* »<sup>79</sup>.

« *La présomption légale permet à la partie qui en bénéficie d'être déchargée du fardeau de la preuve en ce sens qu'elle ne doit pas prouver tous les faits qu'elle allègue. Elle peut se contenter d'apporter la preuve d'un fait aisé à démontrer, sur la base duquel on pourra induire l'existence d'un autre fait (plus difficile à démontrer)* »<sup>80</sup>.

62. Comme indiqué ci-dessus, l'article 372/1 précise son **champ d'application**. Elle ne vise que certains secteurs d'activités déterminés par la loi ou par un arrêté royal :

« §1<sup>er</sup> *Ce chapitre est applicable aux relations de travail qui se situent dans le cadre suivant :*

(...)

*3° le transport de choses et ou personnes pour le compte de tiers, à l'exception des services d'ambulance et le transport de personnes avec un handicap ; (...)* ».

63. La doctrine s'interroge sur l'interprétation à donner aux termes « **aux relations de travail qui se situent dans le cadre** » repris à cet article 337/2, §1<sup>er</sup>. La question est double<sup>81</sup> :

- La présomption s'applique-t-elle à toutes les relations de travail existantes au sein des secteurs visés par la loi ou uniquement aux relations de travail portant sur l'exercice des activités visées par la loi ? ; et
- S'agissant des activités, y a-t-il lieu de tenir compte de l'activité de l'exécutant des travaux ou de celle du bénéficiaire des travaux pour déterminer si la présomption est applicable ?

Dans son jugement du 8 décembre 2021, le tribunal de céans (autre chambre) s'est rallié à l'interprétation doctrinale suivante<sup>82</sup> :

« (...) **la présomption ne s'applique qu'aux relations de travail ayant pour objet l'exécution des activités visées par la loi, quelle que soit la nature des activités du bénéficiaire de ces activités, mais qu'elle ne peut être étendue à des relations de travail qui, bien qu'exécutées au profit d'entreprises elles-mêmes actives dans les secteurs concernés, n'ont pas pour objet l'exécution des activités visées par l'article**

<sup>79</sup> R. GUILLIEN et J. VINCENT, *Termes juridiques*, 10<sup>e</sup> éd., Paris, Dalloz, 1995, 429.

<sup>80</sup> F. GEORGE et E. VANSTECHELMAN, « LA réforme du droit de la preuve – Analyse de la réforme : dispositions générales », *Guide juridique de l'entreprise - Traité théorique et pratique*, Livre 2.1., 2<sup>ème</sup> éd., Wolters Kluwer, décembre 2020, p. 73.

<sup>81</sup> J. DEUMER, « La présomption binaire de contra de travail et de contrat d'indépendant dans les secteurs d'activités dits « à risque » », *op. cit.*, p. 174.

<sup>82</sup> Trib. trav. fr. Bruxelles, 8 décembre 2020, R.G. 19/5070/A, pièce n°19 du dossier [REDACTED]

337/1, § 1, de la loi »<sup>83</sup>, en se basant sur les motifs suivants mis en exergue par la doctrine :

- « - Le texte de la loi limite en lui-même l'application de cette présomption aux relations de travail portant sur l'exécution des activités figurant dans la liste établie par la loi ;
- Les travaux préparatoires de la loi du 25 août 2012 énoncent que l'objectif poursuivi est de lutter contre la fausse indépendance par le biais d'une approche « plus spécifique et plus sectorielle » afin de « mieux réagir aux problèmes sur le terrain dans des secteurs plus touchés que la moyenne par cette problématique ». Or, les relations de travail qui portent sur l'exécution d'activités distinctes de celles spécifiquement visées par la loi (telles des activités de nature administrative ou consistant en l'exécution d'autres tâches manuelles) ne sont pas davantage concernées par la problématique de la fausse indépendance ou du faux salariat dans ces secteurs d'activité que dans d'autres secteurs. Ces travaux préparatoires précisent également que la disposition s'applique aux relations de travail « qui se situent dans le cadre de secteurs, de professions, de catégories de professions ou d'activités professionnelles déterminés ».
- Le Conseil national du travail se réfère, dans son avis du 30 octobre 2012, non pas aux secteurs, mais aux activités identifiées comme présentant un risque de fausse indépendance, et préconise aux partenaires sociaux de se concentrer sur les activités visées par la loi comme présentant un risque particulier « sans pour autant que l'ensemble du secteur soit concerné »<sup>89</sup>.

Le tribunal considère également qu'il y a lieu de se rallier à cette interprétation. Il convient (i) de se référer aux relations de travail ayant pour objet l'exécution des activités visées par la loi telle qu'en vigueur au moment des faits et (ii) de tenir compte de l'activité de l'exécutant des travaux et non de celle du bénéficiaire des travaux pour déterminer si la présomption est applicable.

**64.** S'agissant de la présomption à proprement parler, l'article 372/2, §1<sup>er</sup> de la Loi-programme dispose que :

*« § 1er. Les relations de travail visées à l'article 337/1, sont présumées jusqu'à preuve du contraire, être exécutées dans les liens d'un contrat de travail, lorsque de l'analyse de la relation de travail il apparaît que plus de la moitié des critères suivants sont remplis:*

*a) défaut, dans le chef de l'exécutant des travaux, d'un quelconque risque financier ou économique, comme c'est notamment le cas :*

- à défaut d'investissement personnel et substantiel dans l'entreprise avec du capital propre, ou,
- à défaut de participation personnelle et substantielle dans les gains et les pertes de l'entreprise;

---

<sup>83</sup> J. DEUMER, *op.cit.*, p. 175.

b) défaut dans le chef de l'exécutant des travaux, de responsabilité et de pouvoir de décision concernant les moyens financiers de l'entreprise dans le chef de l'exécutant des travaux;

c) défaut, dans le chef de l'exécutant des travaux, de tout pouvoir de décision concernant la politique d'achat de l'entreprise;

d) défaut, dans le chef de l'exécutant des travaux, de pouvoir de décision concernant la politique des prix de l'entreprise, sauf si les prix sont légalement fixés;

e) défaut d'une obligation de résultats concernant le travail convenu;

f) la garantie du paiement d'une indemnité fixe quel que soient les résultats de l'entreprise ou le volume des prestations fournies dans le chef de l'exécutant des travaux;

g) ne pas être soi-même l'employeur de personnel recruté personnellement et librement ou ne pas avoir la possibilité d'engager du personnel ou de se faire remplacer pour l'exécution du travail convenu;

h) ne pas apparaître comme une entreprise vis-à-vis d'autres personnes ou de son cocontractant ou travailler principalement ou habituellement pour un seul cocontractant;

i) travailler dans des locaux dont on n'est pas le propriétaire ou le locataire ou avec du matériel mis à sa disposition, financé ou garanti par le cocontractant.

§ 2. Lorsqu'il apparaît que plus de la moitié des critères, visés au paragraphe 1<sup>er</sup> ne sont pas remplis, la relation de travail est présumée de manière réfragable être un contrat d'indépendant.

*Cette présomption peut être renversée par toutes voies de droit et notamment sur la base des critères généraux fixés dans la présente loi. ».*

Les critères repris ci-avant sont des critères socio-économiques et font ainsi essentiellement référence à une dépendance socio-économique (soit *une subordination économique*), ce qui peut générer une confusion en la matière puisque comme nous l'avons détaillé ci-avant aux points 48 et suivants du présent jugement, le contrat de travail a pour caractéristique essentielle un lien d'autorité juridique.

**65.** L'instauration de cette présomption légale qui tient compte essentiellement d'une subordination socio-économique s'explique par le fait que par ces dispositions, le législateur a entendu renforcer « *la lutte contre les faux-indépendants, notamment en instaurant, après concertation avec les secteurs concernés, une présomption réfragable de l'existence d'un lien de subordination si une majorité de critères, établis dans la loi, relatifs à la dépendance économique sont réunis* »<sup>84</sup>.

---

<sup>84</sup> Projet de Loi modifiant le titre XIII de la loi-programme du 27 décembre 2002, en ce qui concerne la nature des relations de travail, exposé des motifs, *Doc. Parl., Ch., sess. ord. 2011-2012, n°53/2319/001, p. 5.*

L'insertion de ces nouvelles dispositions dans la Loi-programme vise à respecter la recommandation n° 198 du 15 juin 2006 de l'Organisation Internationale du Travail par laquelle elle invite les États membres à définir des règles précises et claires en la matière et de donner « *la priorité aux "faits ayant trait à l'exécution du travail et à la rémunération du travailleur nonobstant la manière dont la relation de travail est caractérisée dans tout arrangement contraire, contractuel ou autre, éventuellement convenu entre les parties."* »<sup>85</sup>. A cette fin, elle invite les États à établir une présomption légale d'existence d'un lien de subordination en présence d'indices pertinents.

Toutefois, comme précisé ci-après, cette présomption légale peut être renversée par toutes voies de droit, dont notamment sur base des critères généraux qui se réfèrent à une subordination juridique.

**66. La méthode des critères est mathématique :**

- si plus la moitié des critères sont remplis suite à l'appréciation de chaque cas d'espèce, la relation de travail est présumée être une relation de travail salariée ;
- si plus de la moitié des critères ne sont pas remplis suite à cette appréciation, la relation de travail est présumée être une relation de travail indépendante.

Cette méthode ne prête pas à discussion : il y a lieu de prendre critère par critère et de décider s'il est rencontré ou non dans le cadre de l'exécution effective de la relation de travail. En d'autres termes, si le critère énoncé s'applique tel quel à la situation examinée concrètement, le critère doit être considéré comme rempli. Les considérations quant à l'intérêt de ces critères, les critères généraux ou tout autre examen portant sur la subordination juridique ne sont pas des éléments pertinents lors de l'appréciation des critères de cette présomption légale.

**67.** Enfin, il s'agit d'une présomption réfragable, que ce soit d'un contrat de travail ou d'un contrat d'indépendant. Le législateur précise quant à la présomption de collaboration indépendante qu'elle peut être **renversée par toutes voies de droit** et notamment sur base des critères généraux.

Certes, cette précision n'est pas reprise pour la présomption de l'exécution dans les liens d'un contrat de travail mais il est toutefois admis par la doctrine que ces deux présomptions peuvent être renversées par toutes voies de droit, et notamment sur base des critères généraux<sup>86</sup>.

---

<sup>85</sup> *Ibidem*, p. 5.

<sup>86</sup> S. GHISLAIN et M. VERWILGHEN, *op. cit.*, p. 545 ; J. DEUMER, *op. cit.*, p. 173.

Le tribunal se rallie à cette analyse et ce d'autant plus que l'exposé des motifs de cette disposition légale dispose qu'« *il est prévu explicitement que cette présomption est réfragable. Cela implique que, lorsque, sur la base de cette disposition, une relation de travail déterminée est présumée avoir une nature déterminée, la preuve contraire peut être apportée par toutes les voies de droit possibles sur la base des critères généraux fixés dans la loi-programme précitée* »<sup>87</sup>.

**68.** En vertu de l'article 337/2, §3 de la loi, « *Le Roi peut, selon la même procédure que celle prévue à l'article 335, prévoir des critères spécifiques propres à un ou plusieurs secteurs, une ou plusieurs professions, une ou plusieurs catégories de professions ou à une ou plusieurs activités professionnelles qu'il détermine, et qui remplacent ou complètent les critères visés au paragraphe 1<sup>er</sup>* ».

## **B. Application en fait**

### **B.1. Application de la présomption légale**

**69.** En vertu de l'article 337/1, §1<sup>er</sup>, 3° de la Loi-programme, le chapitre relatif à la présomption concernant la nature de la relation de travail s'applique aux relations de travail qui se situent dans le cadre du transport de choses et/ou personnes pour le compte de tiers. Il y a lieu de prendre en compte l'activité exécutée dans le cadre de la relation de travail.

**70.** Il ressort expressément des contrats liant les parties que Monsieur [REDACTED] fournit des prestations de transport pour des tiers dans le cadre de sa relation de travail avec [REDACTED] Ainsi :

- Dans le préambule du contrat-cadre LVC<sup>88</sup> :

*« 2. Dans ce cadre, la Cliente souhaite, au bénéfice des Utilisateurs, faire appel au Partenaire afin qu'il fournisse, conformément aux dispositions du présent contrat-cadre, des services de transport (« les Services de Transport »).*

*5. Le Partenaire [Monsieur [REDACTED]] a conclu, avec [REDACTED] un contrat de Prestation de Services, en vertu duquel et moyennant le respect de certaines conditions, lui et ses chauffeurs ont accès à l'application [REDACTED] leur permettant d'entrer en contact avec des Utilisateurs ».*

- Dans le contrat de prestation de services [REDACTED]<sup>89</sup> :

- Préambule : « *Uber propose les Services [REDACTED] (...) afin de proposer la génération de demandes pour les prestataires de services de transport. Les Services [REDACTED] permettent à un prestataire de services*

<sup>87</sup> Projet de Loi modifiant le titre XIII de la loi-programme du 27 décembre 2002, en ce qui concerne la nature des relations de travail, exposé des motifs, Doc. Parl., Ch., sess. ord. 2011-2012, n°53/2319/001, p. 10.

<sup>88</sup> Pièces n°2.1. et 2.2. du dossier de Monsieur [REDACTED]

<sup>89</sup> Pièce n°1 du dossier [REDACTED]

*de transport autorisé de chercher, recevoir et exécuter des demandes de services de transport provenant d'une utilisation autorisée de l'application mobile [REDACTED].*

- Le terme « Services [REDACTED] » est défini comme étant « *les services électroniques d'Uber exécutés par l'intermédiaire d'une plateforme de technologie numérique intermédiaire sur demande, et les services associés qui permettent aux prestataires de transport de chercher, recevoir et exécuter des sollicitations sur demande de services de transport par les Utilisateurs qui recherchent des services de transport (...)* »<sup>90</sup>.
- Le terme « Services de transport » est défini comme étant « *la fourniture de services de transport de passagers aux Utilisateurs par l'intermédiaire des Services Uber sur le Territoire par le Client et ses Chauffeurs utilisant les Véhicules* »<sup>91</sup>.

Au regard de ces dispositions, il est peu crédible d'affirmer, comme le font [REDACTED] et [REDACTED], que la relation de travail ne se situe pas dans le transport de personnes pour le compte de tiers et qu'ils sont uniquement un service d'intermédiation.

Dans un arrêt du 10 avril 2018, la Cour de Justice de l'Union européenne a d'ailleurs conclu qu'[REDACTED] est certes un service d'intermédiation mais qu'il « *devait être considéré comme faisant partie intégrante d'un service global dont l'élément principal était un service de transport* »<sup>92</sup>.

**Conclusion : la relation de travail entre Monsieur [REDACTED] et [REDACTED] est soumise à la présomption légale en vertu de l'article 337/1 de la Loi-programme.**

<sup>90</sup> Voir point 1.17 du Contrat de prestation de services et point 1.10 de l'Annexe de chauffeur – pièce n°2 du dossier de l'ETAT BELGE.

<sup>91</sup> Voir point 1.14 du Contrat de prestation de services et point 1.7. de l'Annexe de chauffeur – pièce n°2 du dossier de l'ETAT BELGE.

<sup>92</sup> C.J.U.E., 10 avril 2018, C-320/16, [www.curia.eu](http://www.curia.eu). Le tribunal tient à préciser que cet arrêt est rendu dans la cadre d'une question préjudicielle en matière de procédure pénale à l'encontre [REDACTED] pour des faits d'organisation illégale d'un système de mise en relation de chauffeurs non professionnels utilisant leur propre véhicule avec des personnes souhaitant effectuer des déplacements urbains (Application [REDACTED] à destination des chauffeurs non professionnels – utilisation qui n'est pas visée en l'espèce). La démarche de la Cour et ces considérations portent dès lors sur une autre question que celle actuellement soumise au tribunal. Elle porte sur la qualification de cette société comme service de la société de l'information ou de service dans le domaine du transport entraînant l'application de directives européenne différentes. Ce constat avait déjà été posé par la C.J.U.E. au point 40 d'un arrêt du 20 décembre 2017 (C-434/15). Dans son arrêt du 15 janvier 2021, la Cour du travail reprend de manière circonstanciée ces arrêts et fait sienne leur conclusion : C.A. Bruxelles, 15 janvier 2021, R.G. 2019/AR/657, pièce n°8 du dossier de l'ETAT BELGE.

## **B.2. Notion d'entreprise au sens de l'article 337/2 de la Loi-programme**

**71.** Pour l'application des critères, il y a lieu de définir la notion d'« entreprise » auxquels ceux-ci font référence.

Il existe en effet une discussion entre les parties (et en doctrine<sup>93</sup>) quant à la signification de ce terme : ce terme se réfère-t-il au maître d'ouvrage ou à l'exécutant des travaux (soit en l'espèce le chauffeur LVC) ?

Il importe de souligner qu'en l'espèce Monsieur [REDACTED] exerce son activité de chauffeur en qualité de personne physique et non de personne morale. Il n'a pas constitué de société.

Le tribunal tient ensuite à souligner que :

- ce terme n'est pas défini par la loi ;
- il est au cœur de l'examen d'une présomption légale qui porte sur la nature de la relation de travail entre des parties distinctes,
- cette notion d'entreprise doit permettre de donner un effet utile à la présomption légale pour l'analyse de la nature d'une relation de travail.

Pour répondre à cet effet utile, un auteur est d'avis d'accorder une définition distincte à cette notion « *selon que le travailleur exécute ses activités en tant qu'associé actif d'entreprise ou en tant que cocontractant de cette entreprise* »<sup>94</sup>.

**72.** Il est exact que si la notion d'entreprise se réfère au seul exécutant des travaux, cela a pour conséquence d'ôter tout intérêt à l'examen des critères de la présomption légale dans plusieurs hypothèses de relation de travail, dont celle en l'espèce. En effet, cet examen serait un examen en vase-clos, centré sur le seul chauffeur LVC, et sans aucune pertinence dans le cadre de l'examen d'une relation de travail entre un travailleur indépendant et un cocontractant indépendant.

Le tribunal relève d'ailleurs que cette possibilité de donner une définition souple à la notion d'entreprise en fonction des cas d'espèce est elle-même utilisée par différents arrêtés royaux pris en exécution de l'article 337/2, §3 de la Loi-programme, qui précisent la notion d'entreprise selon les critères à examiner<sup>95</sup>.

**73.** En l'espèce, le tribunal considère qu'il serait dénué de sens de considérer l'entreprise comme étant l'exécutant des travaux.

---

<sup>93</sup> S. GHISLAIN et M. VERWILGHEN, « Le statut social des travailleurs de l'économie de plateforme : état des lieux dans un contexte mouvant (Première partie) », *J.T.T.*, 2020, p. 546 ; J. DEUMER, « La présomption binaire de contrat de travail et de contrat d'indépendant dans les secteurs d'activités dits « à risque » », *Subordination et Parasubordination – La place de la subordination juridique et de la dépendance économique dans la relation de travail*, *op. cit.*, p. 189.

<sup>94</sup> J. DEUMER, *op. cit.*, p. 189.

<sup>95</sup> J. DEUMER, *op. cit.*, p. 190.



Le tribunal ne peut ainsi suivre la position [REDACTED] qui définissent la notion d'entreprise comme étant le titulaire de la licence LVC sur base de l'article 1<sup>er</sup> de l'arrêté royal du 29 octobre 2013 pris en exécution de l'article 337/2, § 3, de la loi-programme (I) du 27 décembre 2006 en ce qui concerne la nature des relations de travail qui se situent dans le cadre de l'exécution des activités qui ressortent du champ d'application de la sous-commission paritaire pour les taxis et de la commission paritaire du transport et de la logistique, uniquement pour les activités de location de voitures avec chauffeur et de taxis collectifs (« A.R. du 29 octobre 2013 »). En plus des raisons susmentionnées, cet article 1<sup>er</sup> et cette définition ne valent que pour l'application de cet arrêté royal. Cette définition n'est donc pas applicable à l'article 337/2 de la Loi-programme.

74. Eu égard à ce qui précède, le tribunal considère que la notion d'entreprise doit être définie comme étant le maître d'ouvrage ou le cocontractant de Monsieur [REDACTED], soit [REDACTED] pour l'examen des différents critères, à l'exception du critère h). Pour l'examen de ce critère particulier, la notion d'entreprise doit en effet être distinguée de celle reprise dans les autres critères au risque d'ôter toute pertinence à ce critère<sup>96</sup>.

**Conclusion : La notion d'entreprise doit être définie comme étant le maître d'ouvrage ou le cocontractant de Monsieur [REDACTED], soit [REDACTED]**

### **B.3. Application de critères spécifiques en vertu de l'A.R. du 29 octobre 2013**

75. Plusieurs arrêtés royaux ont été pris en exécution de l'article 337/2, §3 de la Loi-programme, dont l'A.R. du 29 octobre 2013 susmentionné au point 74 du présent jugement.

Dans ce secteur, des critères légaux spécifiques ont été adoptés par le Roi<sup>97</sup>.

L'article 1<sup>er</sup> de cet arrêté royal énonce que pour son application, « *il faut entendre par " entreprise ", l'entreprise titulaire d'une licence d'exploitation d'un service de taxis, d'un service de taxis collectifs ou d'un service de location avec chauffeur délivrée par l'autorité compétente sous couvert de laquelle le transport est effectué* ».

Il n'est pas contesté par les parties qu'en l'espèce, ni [REDACTED] ni [REDACTED] ne sont pas titulaires de la licence d'exploitation visée par cet article. Cet arrêté royal ne peut dès lors s'appliquer au cas présent compte tenu qu'eu égard aux développements ci-avant, l'entreprise ne peut viser que [REDACTED] et [REDACTED] et non Monsieur [REDACTED]

<sup>96</sup> J. CLESSE, Q. CORDIER, F. KEFER, « La statut social des travailleurs de plateformes numériques », *Enjeux et défis juridiques de l'économie de plateforme*, coll. CUP, 2019, Limal, Anthemis, p.170.

<sup>97</sup> A la lecture de ces critères, ceux-ci sont relativement semblables aux critères repris au paragraphe 1 de l'article 337/2 de la Loi-programme.

**Conclusion : les critères spécifiques de l'A.R. du 29 octobre 2013 ne sont pas applicables. Il y a lieu de se référer aux 9 critères repris à l'article 337/2, §1<sup>er</sup> de la Loi-programme.**

#### **B.4. Examen des critères spécifiques de l'article 337/2, §1<sup>er</sup> de la Loi-programme**

76. L'examen ci-dessous des 9 critères repris à l'article 337/2 de la Loi-programme reprend le même ordre que la disposition légale.

- a) « **défaut, dans le chef de l'exécutant des travaux, d'un quelconque risque financier ou économique, comme c'est notamment le cas :**
- à défaut d'investissement personnel et substantiel dans l'entreprise avec du capital propre, ou,
  - à défaut de participation personnelle et substantielle dans les gains et les pertes de l'entreprise; »

Il ne ressort d'aucun élément soumis au tribunal que Monsieur [REDACTED] assumerait un quelconque risque financier ou économique en l'espèce. Il n'a aucun investissement personnel et substantiel dans [REDACTED] ou [REDACTED]. Ces dernières s'en réfèrent d'ailleurs à la sagesse du tribunal.

⇒ Le critère est rempli

- 
- b) « **défaut dans le chef de l'exécutant des travaux, de responsabilité et de pouvoir de décision concernant les moyens financiers de l'entreprise dans le chef de l'exécutant des travaux; »**

A nouveau, il ne ressort d'aucun élément soumis au tribunal que Monsieur [REDACTED] aurait une responsabilité ou un pouvoir décisionnel concernant les moyens financiers [REDACTED]

Ces dernières affirment toutefois que ce critère n'est pas rempli en se basant uniquement sur le fait que les chauffeurs LVC décident de leur zone d'implantation – sans faire référence à quelque document que ce soit –, et auraient ainsi un impact indirectement sur les frais de services revenant à [REDACTED]. Selon cette hypothèse, Monsieur [REDACTED] qui se positionne dans une zone plus fréquentée, engendrerait plus de courses et devrait ainsi payer plus de frais de services à [REDACTED], ce qui lui donnerait une responsabilité/pouvoir décisionnel concernant ses moyens financiers.

Ce raisonnement se base sur le fait que dans le jugement du 8 décembre 2021, le tribunal de céans a indiqué que ce critère (analysé dans la cadre de l'A.R. du 29 octobre 2013 et non de l'article 337/2 de la Loi-programme) est rempli étant donné qu'il ressort notamment des auditions des coursiers DELIVEROO qu'ils n'intervenaient pas dans le choix des zones d'implantation.

Or, en l'espèce, le tribunal estime que ce seul élément soulevé par [REDACTED] et [REDACTED] est insuffisant pour affirmer que le critère n'est pas rempli. Rappelons que le critère vise la responsabilité et le pouvoir de décision des moyens financiers [REDACTED]. Il ne s'agit pas simplement « d'influencer les moyens financiers » comme le soutiennent [REDACTED].

⇒ Le critère est rempli.

---

**c) « défaut, dans le chef de l'exécutant des travaux, de tout pouvoir de décision concernant la politique d'achat de l'entreprise; »**

Il n'est nullement établi que Monsieur [REDACTED] aurait un pouvoir de décision concernant la politique d'achat [REDACTED] ou [REDACTED]. Ces dernières s'en réfèrent d'ailleurs également à la sagesse du tribunal.

⇒ Le critère est rempli.

---

**d) « défaut, dans le chef de l'exécutant des travaux, de pouvoir de décision concernant la politique des prix de l'entreprise, sauf si les prix sont légalement fixés; »**

En page 72 de leurs dernières conclusions, [REDACTED] et [REDACTED] reconnaissent expressément qu'[REDACTED] fixe les prix.

Cela transparait également du contrat de prestation de services [REDACTED] :

- Article 4.1. : « Le Client a le droit d'imputer des frais de transport pour chaque cas de Services de transport fournis à un Utilisateur qui sont obtenus par l'intermédiaire des Services [REDACTED] (le « Tarif utilisateur »), où le Tarif utilisateur est calculé en fonction d'un tarif de base et de la distance (telle que déterminée par [REDACTED] en utilisant les services de géolocalisation activés sur le Dispositif) et/ou du temps écoulé, comme indiqué sur [REDACTED] pour le Territoire applicable (le « Calcul du tarif »). Le Client est également autorisé à imputer à l'Utilisateur les Péages, taxes ou frais encourus au cours de la fourniture des Services de transport, le cas échéant. » (le Client étant Monsieur [REDACTED] en l'espèce).
- Article 4.2. : « [REDACTED] se réserve le droit de modifier à tout moment le Calcul du Tarif utilisateur à sa discrétion, en fonction de facteurs liés au marché local, et [REDACTED] adressera un avis au Client en cas de modification qui entraînerait un changement du Tarif recommandé. L'utilisation continue du Service [REDACTED] ou de l'Application [REDACTED] après de telles modifications au Calcul du tarif vaudra acceptation par le Client desdites modifications ».

- Article 4.3. : « Uber se réserve le droit : (i) d'ajuster le Tarif utilisateur pour un cas particulier de Services de transport (par ex., si le Chauffeur a choisi un itinéraire inefficace, si le Chauffeur n'a pas dûment mis fin à un Service de transport dans l'Application Chauffeur, en cas d'erreur technique dans les Services [REDACTED] etc.); ou (ii) d'annuler le Tarif utilisateur pour un cas particulier de Services de transport (par ex., si un Utilisateur se voit imputer des Services de transport qui n'ont pas eu lieu, en cas de plainte d'un Utilisateur, de fraude, etc.) ».

[REDACTED] justifie la fixation des prix pour deux raisons : (i) un intérêt commercial de la marque qui doit être exploitée de manière similaire par tous ses cocontractants et (ii) éviter que les passagers ne paient la même course à un prix différent en fonction du chauffeur LVC. Pour le tribunal, la justification importe peu, l'examen du critère étant de constater si Monsieur [REDACTED] a ou non un pouvoir de décision concernant la politique des prix [REDACTED].

Or, il n'est ni contesté, ni contestable que Monsieur [REDACTED] ne dispose d'aucun pouvoir à cet égard.

Les arguments [REDACTED] et de [REDACTED] invoquant le développement d'une clientèle personnelle ou la possibilité d'effectuer des prestations en dehors de l'application [REDACTED] ne sont pas pertinents en l'espèce. Ces arguments ne concernent pas à proprement parler le critère relatif au pouvoir de décision de la politique des prix. De même, la discussion relative aux pourboires n'est pas pertinente car leur octroi est indépendant de la politique des prix [REDACTED]<sup>98</sup>.

⇒ Le critère est rempli.

---

**e) « défaut d'une obligation de résultats concernant le travail convenu; »**

Le critère est le défaut d'une obligation de résultat concernant le travail convenu. A l'estime du tribunal, il y a donc lieu de procéder à l'examen de ce critère en tenant compte du travail convenu, à savoir le service de transport et non le nombre de courses à effectuer.

Rappelons qu'en vertu de l'article 5.72. du Livre 5 du nouveau Code civil :

*« L'obligation de moyens est celle en vertu de laquelle le débiteur est tenu de fournir tous les soins d'une personne prudente et raisonnable pour atteindre un certain résultat. La preuve de la faute du débiteur incombe au créancier. L'obligation de résultat est celle en vertu de laquelle le débiteur est tenu d'atteindre un certain résultat. Si le résultat n'est pas atteint, la faute du débiteur est présumée, sauf à démontrer la force majeure ».*

---

<sup>98</sup> Le tribunal tient à relever que la Charte de la Communauté Uber ne vise pas les pourboires dans la partie « les pratiques inacceptables ».

Il y a donc lieu de tenir compte de l'intention des parties dans la convention les liant pour déterminer de quel type d'obligation il s'agit.

Or, en l'espèce, l'article 2.3. du contrat de prestation de services dispose que :

*« Le Client reconnaît et accepte que la fourniture des Services de transport par le Client aux Utilisateurs crée une relation légale et commerciale directe entre le Client et l'Utilisateur, à laquelle [REDACTED] n'est pas partie. [REDACTED] décline toute responsabilité pour les actions ou inactions d'un Utilisateur en lien avec les activités d'un Client, d'un Chauffeur ou d'un Véhicule. Le Client sera seul responsable de toute obligation ou responsabilité à l'égard des Utilisateurs ou de tiers, qui découle de son exécution des Services de transport.*

(...)

*Le Client s'engage, et veillera à ce que ses Chauffeurs s'engagent, à ce que tous les Utilisateurs soient transportés directement vers leur destination convenue, comme précisé par l'Utilisateur concerné, sans interruptions ou arrêts non autorisés » (c'est le tribunal qui souligne).*

L'article 2.2. du même contrat précise que « *le Client et ses Chauffeurs sont seuls responsables de déterminer la manière la plus efficace, efficiente et sûre pour exécuter chacun des services de transports* ».

A l'estime du tribunal, il ressort de ces dispositions que le travail convenu est le service de transport (assurer les courses de passagers) et qu'[REDACTED] décline toute responsabilité quant à cette obligation de conduire ceux-ci à leur destination.

Monsieur [REDACTED] n'est pas tenu d'effectuer un nombre précis de courses. Aucune obligation quant à sa disponibilité et d'assurer un certain nombre de courses par jour/semaine/mois n'est prévu.

Il est toutefois prévu qu'il assure un service de transport et qu'il est tenu d'effectuer la course lorsqu'il l'a acceptée à titre définitif. Il s'agit donc bien d'une obligation de résultats concernant le travail convenu.

⇒ Le critère n'est PAS rempli.

**f) « *la garantie du paiement d'une indemnité fixe quel que soient les résultats de l'entreprise ou le volume des prestations fournies dans le chef de l'exécutant des travaux;* »**

Il ressort des éléments soumis au tribunal qu'il n'existe aucune garantie de paiement d'une indemnité fixe pour Monsieur [REDACTED] et qu'il n'est tenu par aucun volume de prestations à fournir. Monsieur [REDACTED] est le seul à décider du nombre de courses qu'il souhaite faire et de ce nombre dépendra le montant qu'il percevra de la part [REDACTED] et de [REDACTED]. Il n'y a pas de contestation des parties quant à ce critère.

⇒ Le critère n'est PAS rempli.

---

**g) « ne pas être soi-même l'employeur de personnel recruté personnellement et librement ou ne pas avoir la possibilité d'engager du personnel ou de se faire remplacer pour l'exécution du travail convenu; »**

Avant l'examen concret de ce critère, il y a lieu de définir dans quelles hypothèses ce critère peut être considéré comme rempli ou non.

En effet, l'ETAT BELGE, Monsieur [REDACTED] et l'O.N.S.S. ont une interprétation diamétralement opposée à celle [REDACTED] quant à la lecture de ce critère et à la signification de la locution « ou » reprise dans ce critère. Le critère vise deux hypothèses distinctes<sup>99</sup>:

- ne pas être soi-même l'employeur de personnel recruté personnellement et librement ; ou
- ne pas avoir la possibilité d'engager du personnel ou de se faire remplacer pour l'exécution du travail convenu.

Monsieur [REDACTED] et l'ETAT BELGE estiment que ce critère est rempli si une des hypothèses est rencontrée tandis qu'[REDACTED] considèrent que ce critère n'est pas rempli si une des hypothèses est rencontrée.

Au vu de sa position, Monsieur [REDACTED] estime que si la première hypothèse est confirmée et qu'il n'est pas lui-même employeur, il n'est pas nécessaire de prendre en compte la seconde hypothèse. Ce faisant, le critère ne ferait l'objet que d'un examen partiel.

Le tribunal estime que l'article 337/2, §1<sup>er</sup> de la Loi-programme ne limite pas l'appréciation des critères à une hypothèse lorsque le critère en question fait référence à plusieurs hypothèses. Il convient d'apprécier le critère dans sa globalité afin de vérifier si le critère est rempli ou non. Ainsi, le critère ne sera pas rempli si Monsieur [REDACTED] est lui-même employeur ou s'il peut engager du personnel ou se faire remplacer.

En l'espèce, le tribunal relève que :

- Monsieur [REDACTED] travaille seul. Il exerce son activité professionnelle de chauffeur LVC en qualité de personne physique. Il ne ressort d'aucun élément du dossier que Monsieur [REDACTED] serait employeur ;

---

<sup>99</sup> La seconde locution « ou » reprise dans ce critère se rapporte à la possibilité (la possibilité d'engager du personnel ou de se faire faire engager). Au vu de la syntaxe de cette phrase, si la seconde locution « ou » devait introduire une troisième hypothèse, elle ne débiterait par « de ».

- Le contrat de prestation de services n'interdit pas à Monsieur [REDACTED] d'exercer son activité en constituant une société et en engageant des chauffeurs. Ce contrat permet d'exercer les services de transport en qualité de personne physique ou de personne morale avec du personnel<sup>100</sup>. Monsieur [REDACTED] a ainsi la possibilité d'engager du personnel. S'il souhaite engager des chauffeurs LVC, ceux-ci devront effectivement remplir les obligations légales à cet égard (voir point 11 du présent jugement). L'argument de Monsieur [REDACTED] tendant à affirmer qu'il ne peut librement engager un travailleur salarié car cet engagement est conditionné par la signature de l'annexe de chauffeur ne peut être suivi. Le critère est celui de « ne pas avoir la possibilité d'engager du personnel », aucune restriction quant au type d'emploi ou quant à la nature des prestations n'est énumérée ;
- Il est expressément prévu à l'article 2.1. du contrat de prestation de services que Monsieur [REDACTED] a un identifiant « Chauffeur » personnel pour exercer les services transport via l'application [REDACTED]. Il lui est interdit de partager cet identifiant avec quiconque. [REDACTED] confirment que le remplacement de chauffeurs LVC n'est pas possible, le partage d'identifiant n'étant pas permis<sup>101</sup>. L'examen des justifications de cette impossibilité n'est pas relevant, ce qui importe est que cette impossibilité de se faire remplacer est établie.

Il ressort de ce qui précède que si Monsieur [REDACTED] n'est pas employeur et qu'il n'a pas la possibilité de se faire remplacer, il a toutefois la possibilité d'engager du personnel.

⇒ Le critère n'est PAS rempli.

---

**h) « ne pas apparaître comme une entreprise vis-à-vis d'autres personnes ou de son cocontractant ou travailler principalement ou habituellement pour un seul cocontractant; »**

Comme pour l'examen du critère précédent, il convient à nouveau d'apprécier toutes les hypothèses pour vérifier si le critère est rempli ou non. Le critère ne sera pas rempli si Monsieur [REDACTED] apparaît comme une entreprise vis-à-vis d'autres personnes ou de son cocontractant, [REDACTED] ou s'il ne travaille pas principalement ou habituellement pour un seul cocontractant, soit [REDACTED]. Le tribunal se réfère à son analyse faite pour le critère g) à cet égard.

---

<sup>100</sup> Article 1.4. et 2.5. du Contrat de prestation de services – pièce n°1 du dossier [REDACTED]

<sup>101</sup> Voir aussi pièce n°6.1. du dossier de Monsieur [REDACTED] à cet égard.

En l'espèce, le tribunal relève que :

*S'agissant de ne pas apparaître comme une entreprise vis-à-vis d'autres personnes ou de son cocontractant*

- aucune des parties ne dépose d'élément concret quant à ce critère. Le seul fait que Monsieur [REDACTED] dispose d'un numéro à la BCE ou d'un numéro TVA<sup>102</sup> n'est pas suffisant en l'espèce. Ces critères sont d'ailleurs considérés comme des critères neutres par la législation ;
- Monsieur [REDACTED] se limite à affirmer qu'« *en tout état de cause, le chauffeur n'est pas susceptible d'apparaître comme une entreprise vis-à-vis des tiers que sont les personnes transportées. Le contraire ne pourrait être retenu que dans la mesure où l'organisation du service mise en place par [REDACTED] permettrait raisonnablement au passager de distinguer les chauffeurs [REDACTED]. Il n'est en effet pas possible de retenir que le chauffeur est susceptible d'être appréhendé comme une entreprise autonome (distincte [REDACTED]) si la situation factuelle assimile le chauffeur au service commandé à [REDACTED]* »<sup>103</sup>. C'est également la position de l'ETAT BELGE. A cet égard, ils se basent sur les éléments repris par la CRT dans sa décision n°187 – déclarée nulle ci-avant - qui détaille l'application [REDACTED] et son fonctionnement pour estimer que ce critère est rempli.

Il est exact que lorsque le passager utilise l'application [REDACTED] il n'a comme interface qu'[REDACTED] pour la course commandée (réservation, prix, évaluation ou même perte d'un objet) mais ce serait un raisonnement réducteur que d'affirmer sans autre élément que le chauffeur LVC n'apparaît *de facto* que comme un chauffeur [REDACTED] vis-vis des tiers. Ce serait en outre minimiser l'importance des contacts humains et des discussions entre tout chauffeur et son passager. Il n'est d'ailleurs pas interdit au client de prendre les coordonnées du chauffeur LVC pour une prochaine course. A cet égard, le tribunal tient à rappeler que l'examen porte sur la relation de travail concrète de Monsieur [REDACTED] et [REDACTED]. La référence à une jurisprudence étrangère (anglaise en l'espèce) pour affirmer que le chauffeur ne peut donner ses coordonnées aux clients ne peut être suivie en l'espèce et ce compte tenu de l'absence d'élément probant sur ce fait relatif à la relation de travail examinée entre Monsieur [REDACTED].

<sup>102</sup> Voir pièce n°2 du dossier [REDACTED] qui reprend le numéro de TVA de Monsieur [REDACTED].

<sup>103</sup> Page 46 des dernières conclusions de Monsieur [REDACTED].



- [REDACTED] font état que les informations transmises aux passagers précisent que les chauffeurs sont des travailleurs indépendants. En outre, aucun logo n'est inscrit sur/dans le véhicule et le chauffeur LVC ne porte pas d'uniforme [REDACTED]. Rien ne permet de distinguer un chauffeur LVC qui utilise l'application [REDACTED] d'un autre chauffeur LVC qui n'utilise pas l'application.
- Eu égard aux éléments soumis, le tribunal estime qu'il n'y a pas de preuve suffisante pour démontrer si ce critère est rempli ou non. Le tribunal constate que non seulement, Monsieur [REDACTED] appréhende ce critère uniquement sous l'angle du passager (et non d'autres personnes) mais en outre, il se fonde uniquement sur une impression qu'aurait le passager.

Le tribunal estime ainsi que les éléments suivants ne permettent pas d'affirmer que ce critère est rempli :

- la seule « perception » de la situation par les clients que Monsieur [REDACTED] serait un chauffeur [REDACTED] et non une entreprise agissant en son nom et pour son compte ;
- l'absence de choix du chauffeur lorsque le passager introduit une demande de course ;
- le fait pour le passager et Monsieur [REDACTED] de pouvoir ou non changer l'itinéraire.

S'agissant de la référence au jugement du 8 décembre 2021 du tribunal de céans (autre chambre) qui a considéré ce critère comme étant rempli, son analyse n'est pas transposable en l'espèce. Dans ce jugement, le tribunal a considéré qu'« *Il faut constater que les coursiers ne sont pas susceptibles d'apparaître comme une entreprise aux yeux des autres personnes. En effet, seule DELIVEROO est visible aux yeux tant des clients que des restaurants. Les coursiers ne sont jamais choisis par les clients ni les restaurants, qui ignorent tout de leur identité. Les coursiers sont d'ailleurs, la plupart du temps, vêtus d'une veste avec le logo de Deliveroo et ont sur leur vélo un sac isotherme avec le logo de Deliveroo* »<sup>104</sup>. En l'espèce, l'identité de Monsieur [REDACTED] est connue [REDACTED] et de l'utilisateur qui reçoit ces indications lorsqu'il a accepté la course. Par ailleurs, comme susmentionné, Monsieur [REDACTED] n'a pas d'uniforme [REDACTED] et son véhicule ne reprend aucun logo.

*S'agissant de travailler principalement ou habituellement pour un cocontractant*

<sup>104</sup> Trib. trav. Bruxelles, R.G. 19/5070/A, 8 décembre 2021, repris en pièce n°19 du dossier [REDACTED]

- Monsieur [REDACTED] affirme qu'il travaille principalement ou habituellement pour [REDACTED]. Il ne dépose toutefois aucun élément permettant d'appuyer cette affirmation. Il se contente de proposer « *de confirmer la chose par la documentation qui serait jugée pertinente par le Tribunal* », ce qui est pour le moins interpellant compte tenu des dispositions légales en matière de charge de la preuve et qu'il réfute toute collaboration indépendante. L'ETAT BELGE affirme également qu'il n'est pas possible pour Monsieur [REDACTED] d'exercer d'autres activités que celles exercées auprès [REDACTED]. Cette affirmation n'est toutefois étayée par aucune pièce.
- Le tribunal n'a en réalité à sa disposition qu'un relevé des prestations pour la période du mois de février 2019 au mois d'octobre 2020 déposé par l'ETAT BELGE<sup>105</sup>. Ce relevé n'est pas contesté. Or,
  - Ce document reprend uniquement le nombre de courses effectuées par Monsieur [REDACTED] via l'application [REDACTED]
  - Aucune indication n'est précisée quant à ce que représente ce nombre de courses en termes de temps sur une semaine ou sur un mois. Les courses sont-elles exécutées tous les jours de la semaine ou seulement certains jours ? Cette absence de précision ne permet pas d'établir si l'activité de Monsieur [REDACTED] via l'application [REDACTED] est une activité principale ou habituelle.
  - Le nombre de courses varie du simple au double en fonction des mois et à partir du mois de mars 2020, l'activité est devenue occasionnelle compte tenu de la crise sanitaire de la Covid-19 (avec uniquement 16 courses au mois de mai 2020, 19 courses au mois de juin 2020 et 17 courses au mois de juillet 2020). Ces données tendent à conclure qu'il ne s'agirait manifestement pas d'une occupation habituelle.
- Il ressort par ailleurs des factures pour les prestations de transport de Monsieur [REDACTED]<sup>106</sup> – non contestées – qu'il a perçu les montants suivants :

<i>Période</i>	<i>Montant</i>
13/01/2020 au 19/01/2020	461,20 € TTC
27/01/2020 au 09/02/2020	1.733,85 € TTC
17/02/2020 au 23/02/2020	667,81 € TTC

Selon le relevé des courses susmentionnés, pour le mois de janvier 2020, Monsieur [REDACTED] a fait 168 courses tandis que pour le mois de février 2020, il en a fait 189.

<sup>105</sup> Pièce n°9 du dossier de l'ETAT BELGE.

<sup>106</sup> Pièce n°2 du dossier [REDACTED]

Toutefois, à ce stade, ces seuls éléments ne permettent pas non plus de démontrer que Monsieur [REDACTED] a travaillé principalement ou habituellement pour [REDACTED]. Rappelons que Monsieur [REDACTED] exerce cette activité professionnelle depuis plus de 15 ans et qu'il est inscrit à la BCE depuis le 16 octobre 2018 et qu'il est titulaire d'une licence LVC depuis novembre 2018, soit avant sa relation de travail avec [REDACTED].

- [REDACTED] soulignent par ailleurs qu'il n'y a pas d'obligation d'exclusivité entre les parties. L'article 7 du contrat-cadre LVC dispose à cet égard que « *Le Partenaire conserve le droit intégral de fournir des Services de Transport à d'autres clients (existants ou futurs) et d'utiliser d'autres applications de mise en contact avec des utilisateurs* ».

Il ressort de ce qui précède qu'il n'est pas démontré que Monsieur [REDACTED] travaillerait principalement ou habituellement pour [REDACTED]. Les autres développements [REDACTED] sur ce critère, qui concernent plus la réglementation régionale et la liberté du temps de travail, ne sont pas relevant pour l'examen de ce critère.

⇒ Le critère n'est PAS rempli.

**i) « travailler dans des locaux dont on n'est pas le propriétaire ou le locataire ou avec du matériel mis à sa disposition, financé ou garanti par le cocontractant ».**

En l'espèce, le travail n'a pas lieu dans des locaux mais uniquement au moyen d'un véhicule, dont Monsieur [REDACTED] est propriétaire, ce qui n'est pas contesté.

Ce critère vise toutefois une autre hypothèse, à savoir celle de travailler avec du matériel mis à sa disposition, financé ou garanti par [REDACTED]. En l'espèce, il ressort de la description du contexte de la relation de travail que celle-ci n'est possible que grâce à un outil informatique (l'application [REDACTED]) mis à disposition de Monsieur [REDACTED].

Cette application est définie par le contrat de prestation de services comme suit : l'Application Chauffeur est « *l'application mobile [REDACTED] qui permet aux prestataires de transport d'accéder aux Services [REDACTED] afin de chercher, recevoir et exécuter des sollicitations de services de transport sur demande par des Utilisateurs, susceptible d'être mise à jour ou modifiée par [REDACTED] à sa discrétion de temps à autre* »<sup>107</sup>.

<sup>107</sup> Article 1.6. du contrat de prestation de services - pièce n°1 du dossier de [REDACTED]

Le tribunal considère que l'application [REDACTED] doit être considérée comme un outil/matériel mis à disposition de Monsieur [REDACTED] par [REDACTED]

La référence au jugement du 8 décembre 2021 du tribunal de céans (autre chambre) faite par [REDACTED] quant à ce critère n'est pas pertinente étant donné que le critère à examiner ne visait que « les locaux » ou « un véhicule motorisé ».

⇒ Le critère est rempli.

77. Eu égard à ce qui précède, 5 critères sur les 9 sont remplis, soit plus de la moitié.

**Conformément à l'article 337/2 de la Loi-programme, la relation de travail entre Monsieur [REDACTED] et [REDACTED] est présumée, jusqu'à preuve du contraire, être exécutée dans les liens d'un contrat de travail.**

#### **B.5. Renversement de la présomption**

78. Comme énoncé ci-avant, cette présomption est une présomption simple qui peut être renversée par toutes voies de droit, et notamment sur base des critères généraux de l'article 333 de la Loi-programme.

Les quatre critères généraux sont des critères axés sur la subordination juridique, élément essentiel de la définition du contrat de travail.

*« Par le biais des critères généraux édictés par l'article 333, §1<sup>er</sup>, de la loi-programme, seuls des indices révélateurs d'une subordination strictement juridique, touchant à l'organisation et à l'exécution du travail convenu, peuvent être retenus, à l'exclusion de tout élément révélateur d'une éventuelle dépendance économique »<sup>108</sup>.*

Comme déjà indiqué, le législateur en instaurant une présomption légale simple pouvant être renversée par toutes voies de droit, notamment sur base des critères généraux, a entendu prendre en compte la dépendance socio-économique dans certains secteurs particuliers afin de conclure à l'existence d'un contrat de travail sur base de cette seule dépendance socio-économique dans ces secteurs particuliers mais sans lui donner la priorité par rapport à la subordination juridique qui reste l'élément essentiel d'un contrat de travail (voir point 49 du présent jugement).

79. A ce stade, il n'est plus contestable que la relation de travail entre Monsieur [REDACTED] et [REDACTED] porte

- sur l'exécution de prestations de travail, à savoir le service de transport de personnes (voir les développements repris à cet égard aux points 70 et suivants du présent jugement) et ce

---

<sup>108</sup> L. DEAR, *op. cit.*, p. 54.

- moyennant une rétribution payée par [REDACTED] mais facturée à [REDACTED]<sup>109</sup>.

Deux des trois conditions d'un contrat de travail sont réunis (voir points 48 et suivants du présent jugement).

La question de l'autorité juridique – 3<sup>ème</sup> condition - est donc centrale à ce stade. Pour renverser la présomption légale, [REDACTED] s'appuient sur les critères généraux qui permettent d'apprécier l'absence d'autorité.

**80.** A l'issue de l'examen des critères généraux, deux hypothèses sont à envisager :

- Soit l'analyse des critères généraux confirme une subordination juridique en plus de la subordination socio-économique : la présomption légale d'un contrat de travail ne sera pas renversée et la nature de la relation de travail dans les liens d'un contrat de travail sera alors confirmée ;
- Soit l'analyse des critères généraux démontre l'absence d'autorité, entendue comme autorité/subordination juridique, et, par conséquent, renverse la présomption d'un contrat de travail : la relation de travail sera alors considérée comme indépendante et exécutée dans le cadre des liens d'un contrat d'indépendant, même si une dépendance socio-économique existe au regard des critères de la présomption légale. Aucune requalification de la nature de la relation de travail n'aura lieu.

**V.3.4. Renversement de la présomption légale : examen des critères généraux repris à l'article 333 de la Loi-programme (I)**

**81.** Comme déjà précisé, les critères généraux 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 liberté d'organisation du temps de travail;
- la liberté d'organisation du travail;
- la possibilité d'exercer un contrôle hiérarchique.

Pour la clarté de la discussion, le tribunal tient à préciser qu'il abordera dans le cadre de l'examen de ces critères, la liberté de connexion, la liberté de refuser ou d'ignorer une course, et l'absence d'exclusivité (thèmes mis particulièrement en exergue par les parties).

<sup>109</sup> Pièce n°2 du dossier [REDACTED] et pièce n°4 du dossier de l'ETAT BELGE.

**82.** Rappelons qu'en vertu de l'article 339 de la Loi-Programme, le tribunal dispose d'un pouvoir souverain d'appréciation quant à la nature de la relation de travail déterminée. « *Le pouvoir d'appréciation accordé au juge le dispense de relever que chacun des critères est satisfait pour fonder sa solution* »<sup>110</sup>.

**83.** Enfin, s'agissant des différentes jurisprudences étrangères auxquelles les parties font référence dans leurs développements, le tribunal souligne à nouveau que l'examen des critères porte sur l'ensemble des éléments de fait propres à la cause et que ces décisions ne sont pas transposables automatiquement au cas d'espèce.

#### **A. LA VOLONTÉ DES PARTIES**

**84.** En vertu du contrat de prestation de services, il apparaît que la volonté des parties est une relation de travail indépendante :

- Article 2.4. : « (...) *Le Client reconnaît et accepte avoir entière discrétion pour exercer son activité de manière indépendante et diriger ses Chauffeurs à son appréciation, y compris la capacité de fournir des services à tout moment à un tiers, sans lien avec les Services de transport. Pour lever toute ambiguïté, le Client comprend que le Client conserve le droit intégral de fournir des services de transport à ses clients existants et d'utiliser d'autres services d'application de logicielle indépendamment des Services [REDACTED] (...)* ».
- Article 13.1. : « (...) *la relation entre les parties en vertu du présent Contrat est uniquement une relation entre prestataires indépendants. Les parties conviennent formellement ce qui suit : (a) le présent Contrat n'est pas un contrat de travail et ne crée pas de relation d'emploi (y compris sur le plan du droit du travail, du droit fiscal ou du droit de la sécurité sociale), entre [REDACTED] et le Client ou [REDACTED] et un quelconque Chauffeur ; et (b) aucune coentreprise, partenariat ou relation d'agence n'existe entre [REDACTED] et le Client ou [REDACTED] et un quelconque Chauffeur* ».

Les contrats-cadres LVC entre Monsieur [REDACTED] et [REDACTED] n'apporte aucune modification quant à cette volonté. Il fait d'ailleurs expressément référence au contrat de prestation de services pour l'exercice de l'activité.

**85.** Toutefois, cette volonté des parties, telle qu'exprimée dans leurs conventions, n'est un critère pertinent que pour autant que cette dernière soit exécutée conformément aux dispositions de l'article 331 de la Loi-programme : l'exécution effective doit être en concordance avec la qualification des parties, la priorité étant « *à donner à la qualification qui se révèle de l'exercice effectif si celle-ci exclut la qualification juridique choisie par les parties* ».

---

<sup>110</sup> J. CLESSE, Q. CORDIER, F. KEFER, *op. cit.*, p.160.

⇒ **Conclusion** : Ce critère général n'est pas à lui seul pertinent en l'espèce et ne peut être retenu pour en déduire que la présomption de l'existence d'un contrat de travail est renversée par celui-ci. La priorité est de constater l'exécution effective de la convention eu égard notamment aux trois autres critères généraux.

## **B. LA LIBERTÉ D'ORGANISATION DU TEMPS DE TRAVAIL**

### **B.1. Rappel des principes**

**86.** S'agissant de la liberté d'organisation du temps de travail, les travaux préparatoires de la Loi-programme précisent ce qui suit :

*« Il s'agit de la liberté d'organiser son emploi du temps, selon ses disponibilités et ses propres convenances.*

*Ainsi, la liberté d'un travailleur dans l'organisation de son emploi du temps de travail est un critère d'indépendance : il s'agit de décider quand le travail est accompli, ne pas être tenu d'être présent selon un horaire défini dans l'entreprise.*

*À l'inverse, l'obligation de se conformer à un horaire de travail précis et contraignant, l'absence de liberté dans la détermination des dates de congé et de vacances, l'obligation de justifier ses absences, de pointer, de prévenir en cas d'absence etc. font ainsi partie de ces indices de l'existence d'un lien de subordination.*

*Ce critère peut donc être considéré comme un critère général d'appréciation de la nature d'une relation de travail.*

*Ce critère doit toutefois être appréhendé in concreto, en fonction de la relation de travail concernée.*

*En effet, il s'appréciera différemment selon les contraintes organisationnelles ou obligations purement commerciales qui peuvent caractériser telle relation de travail plutôt qu'une autre. Ainsi, l'obligation de prester durant certaines heures en raison de contraintes commerciales ou organisationnelles ne peut constituer en soi un indice de l'existence d'un lien de subordination, comme c'est par exemple le cas du commerçant travaillant au sein d'une galerie commerciale ouverte selon des horaires fixes.*

*De même, la partie qualifiée d'entrepreneur dans un contrat d'entreprise, qui dispose effectivement d'un certain degré de liberté quant à l'organisation et à l'exécution pratique du travail, mais qui doit rendre compte au maître de l'ouvrage de l'utilisation de son temps n'est pas, en tant que telle, dans un lien de subordination. (...) »<sup>111</sup>.*

<sup>111</sup> Projet de Loi-programme (I) – Partie I, exposé des motifs, Doc. Parl., Ch., sess. ord. 2006-2007, n°51/2773/001, p. 216.

Ce critère vise ainsi notamment l'obligation faite au travailleur de respecter un horaire de travail, de se soumettre à une durée du travail ou encore à des périodes de vacances, ainsi que de prévenir et de justifier de ses absences.

**87.** Dans un arrêt du 18 octobre 2010, la Cour de cassation considère que

*« 5.- La liberté d'organisation du temps de travail (...) concerne la question de l'indépendance ou non en matière d'emploi du temps au cours de la plage de travail pendant laquelle le travail doit être effectué ou l'exécutant du travail doit être disponible selon l'accord conclu entre les parties<sup>112</sup>.*

*6. La circonstance que celui qui exécute le travail dispose de la liberté de donner suite ou non à une offre de travail de son employeur et qu'il peut, le cas échéant, la refuser, n'empêche pas que, dès qu'il a accepté le travail, l'employeur dispose de sa main-d'œuvre et affecte celle-ci selon les dispositions du contrat.*

*Le simple fait qu'il ait toute liberté de donner suite ou non à l'offre de travail n'implique pas que celui-ci qui exécute le travail soit également libre dans l'organisation de son temps de travail une fois la mission acceptée »<sup>113</sup>.*

**88.** S'agissant de l'ordonnance « Yodel » rendue le 22 avril 2020 par la Cour de Justice de l'Union européenne<sup>114</sup>, le tribunal se rallie à la position reprise dans le jugement du 8 décembre 2021<sup>115</sup> du tribunal de céans et qui conclut que :

- la question de l'existence d'un contrat de travail n'est pas liée à l'application de la directive 2003/88/CE ou d'une loi nationale transposant cette directive ;
- cette ordonnance fait suite à une question d'interprétation quant à cette directive uniquement ;
- même si cette directive devait s'appliquer au cas d'espèce, cette ordonnance ne fait pas obstacle à la possibilité pour le tribunal d'apprécier la relation de travail.

## **B.2. Appréciation en l'espèce**

**89.** L'examen porte ici sur la liberté du temps de travail.

---

<sup>112</sup> Autre traduction plus littérale de ce paragraphe : « *La liberté de l'organisation du temps de travail (...) concerne l'existence ou non de l'indépendance au niveau de l'emploi du temps à l'intérieur de la période plus étendue durant laquelle, suivant le contrat conclu entre les parties, le travail doit être exécuté ou celui qui exécute le travail doit être à disposition* » (traduction reprise au sommaire de cet arrêt repris en néerlandais dans le *J.T.T.*, 2011, p. 22).

<sup>113</sup> Cass., S.10.0023.N, 18 octobre 2010, [www.juportal.be](http://www.juportal.be).

<sup>114</sup> Pièce n°8 du dossier [REDACTED]

<sup>115</sup> Trib. trav. fr. Bruxelles, R.G. 19/5070/A, 8 décembre 2021, repris en pièce n°19 du dossier [REDACTED] et de [REDACTED]



Avant tout autre développement, le tribunal tient à préciser la période sur laquelle doit porter l'examen de ce critère<sup>116</sup> : doit-on envisager la relation de travail de manière globale, comme le font [REDACTED] ou doit-on estimer que la relation de travail ne débute qu'à partir du moment où le travailleur s'est connecté à l'application [REDACTED] et qu'il a accepté une course, comme le soutiennent Monsieur [REDACTED] et l'ETAT BELGE.

Monsieur [REDACTED] et l'ETAT BELGE considèrent qu'il y a lieu d'examiner la liberté d'organisation du temps pendant le temps consacré au travail et non la liberté d'organisation ou non du temps de travail<sup>117</sup>. Eu égard à l'arrêt de la Cour de cassation du 18 octobre 2010, l'étendue de la liberté d'organisation du temps de travail doit être examinée une fois la mission acceptée. Le fait que Monsieur [REDACTED] puisse choisir le moment où il se connecte est indifférent à l'examen de cette liberté.

Le tribunal ne peut suivre ce raisonnement. Il considère que l'enseignement de l'arrêt du 18 octobre 2010 de la Cour de cassation ne doit pas être réduit à examiner cette liberté uniquement à partir du moment où Monsieur [REDACTED] s'est connecté à l'application [REDACTED] et qu'il a accepté une course.

A notre estime, il y a lieu de retenir de cet arrêt de la Cour de cassation que :

- Le fait que même si celui qui exécute le travail dispose de la liberté de donner suite ou non à une offre de travail de son employeur et qu'il peut, le cas échéant, la refuser, n'annihile pas le fait qu'il y a lieu d'apprécier cette liberté également lorsqu'il a accepté l'offre d'un travail. En d'autres termes, la liberté d'accepter ou non une offre n'a pas pour conséquence de ne pas examiner cette liberté une fois que le travail a été accepté ;
- Par ailleurs, même si celui qui exécute le travail a la liberté d'accepter ou de refuser une offre de travail, cela n'implique pas qu'il soit également libre dans l'organisation de son temps de travail dès l'acceptation de l'offre de prestation. « *Le seul fait que les chauffeurs [REDACTED] soient libres d'accepter ou non une offre de travail dès lors qu'ils sont libres de se connecter à la plateforme [REDACTED] (quand ils le souhaitent), n'implique pas nécessairement que lorsqu'ils décident effectivement de se connecter à la plateforme, ils bénéficient, en fait, d'une liberté d'organisation de leur temps de travail* »<sup>118</sup>.

La Cour de cassation n'exclut pas de prendre en considération le critère de la liberté d'accepter ou de refuser une offre d'emploi mais cette liberté n'est qu'un indice et ne permet pas à lui seul de déduire automatiquement que le travailleur est libre dans l'organisation de son temps de travail dès l'acceptation de l'offre.

---

<sup>116</sup> F. DACHOUFFE, « [REDACTED] devant la Commission de ruling social », *J.L.M.B.*, 2021/15, p. 695.

<sup>117</sup> Page 52 des dernières conclusions de Monsieur [REDACTED] et page 41 des dernières conclusions de l'ETAT BELGE.

<sup>118</sup> S. GHISLAIN et M. VERWILGHEN, « Le statut social des travailleurs de l'économie de plateforme : état des lieux dans un contexte mouvant (Première partie) », *J.T.T.*, 2020, p. 558.

Il y a donc lieu d'apprécier cette liberté en tenant compte de la relation de travail dans sa globalité.

Au surplus, il convient de remarquer que les autres critères généraux (ainsi que les critères spécifiques repris dans le cadre de l'examen de la présomption légale) tiennent compte de la relation du travail dans sa globalité et les différents droits et obligations des parties suite à la conclusion du contrat de prestation de services et du contrat-cadre LVC. Réserver un traitement différent lors de l'examen du critère de la liberté d'organisation du temps de travail ne serait pas justifié.

90. En l'espèce, le tribunal relève les éléments suivants :

- ✓ **Liberté de connexion à l'application** [REDACTED] : il n'est pas contesté que Monsieur [REDACTED] est entièrement libre de se connecter à l'application [REDACTED] et d'offrir des prestations de transport quand il le souhaite.

Cette liberté s'accompagne de l'absence de contraintes quant au nombre de courses à effectuer (par jour, par semaine ou par mois) ou quant au nombre de jours durant lesquels Monsieur [REDACTED] doit être connecté.

Le relevé des courses de Monsieur [REDACTED] de février 2019 à octobre 2020 démontre que Monsieur [REDACTED] choisit le nombre de courses qu'il souhaite faire et qu'aucune régularité ne lui est demandée à cet égard<sup>119</sup>.

- ✓ **La connexion et ses conséquences** : Monsieur [REDACTED] fait état que lorsqu'il est connecté, il est dépendant de l'application [REDACTED] pour bénéficier d'une course et il ne maîtrise pas le moment auquel le travail sera presté.

En outre, il peut être mise hors connexion lorsqu'il refuse trois courses.

[REDACTED] expliquent que ces contraintes sont des contraintes organisationnelles et commerciales. Elles ne peuvent être considérées comme réduisant la liberté d'organisation du temps de travail de Monsieur [REDACTED]. Elles déposent sur ce point une vidéo de simulation<sup>120</sup> qui explique le fonctionnement de l'application pour un chauffeur ainsi qu'une description circonstanciée de l'algorithme (voir les développements repris au point 15 du présent jugement)<sup>121</sup>.

---

<sup>119</sup> Pièce n°9 du dossier de l'ETAT BELGE.

<sup>120</sup> [REDACTED] et l'ASBL précise qu'il s'agit d'une vidéo -simulation du fonctionnement de l'application [REDACTED]. Le fait que ce soit un montage n'est pas de nature à devoir écarter purement et simplement cette pièce et ce d'autant plus que ni l'ETAT BELGE, ni Monsieur [REDACTED] ne dépose de pièces pour contester cette vidéo - Pièce n°28 du dossier [REDACTED] et de [REDACTED].

<sup>121</sup> Pièces n°20 et 20bis du dossier [REDACTED].

Le contrat de prestation de services reprend quant à lui que :

- les services [REDACTED] sont « les services électroniques [REDACTED] exécutés par l'intermédiaire d'une plateforme de technologie numérique intermédiaire sur demande, et les services associés qui permettent aux prestataires de transport de chercher, recevoir et exécuter des sollicitations sur demande de services de transport par les Utilisateurs qui recherchent des services de transport (...) »<sup>122</sup> ;
- « Le Client reconnaît qu [REDACTED] souhaite que les Utilisateurs aient accès à des services de qualité élevée par l'intermédiaire de l'application mobile [REDACTED] (...). Indépendamment, le Client reconnaît et convient que des refus répétés par un Chauffeur des demandes par des Utilisateurs alors que le Chauffeur est connecté à l'Application Chauffeur créeront une expérience négative pour les Utilisateurs de l'application mobile [REDACTED]. En conséquence, le Client s'engage à veiller à ce que si un Chauffeur ne souhaite pas accepter de demandes de Services de transport par un Utilisateur pendant un certain temps, le Chauffeur se déconnecte de l'Application Chauffeur »<sup>123</sup>.

Au vu des explications données par [REDACTED] concernant l'algorithme utilisé, il apparaît que son fonctionnement tant pour les chauffeurs que pour les usagers qui utilisent l'application [REDACTED] et son efficacité (à savoir mettre en contact une demande et une offre de transport avec un temps d'attente le plus réduit possible pour les deux parties) dépendent des connexions mais également de la réactivité de ces connexions :

- Lorsque le chauffeur LVC refuse une course ou ne répond pas à l'offre dans un temps déterminé, l'algorithme doit se réadapter en fonction des autres connexions, ce qui engendre un temps d'attente plus important pour mettre en accord une demande et une offre ;
- L'algorithme perd de son efficacité en tenant compte de toutes les connexions, en ce compris celles de chauffeurs qui ne souhaitent pas répondre positivement à une offre pour quelque raison que ce soit.

Pour optimiser le fonctionnement de l'algorithme et les performances de l'application [REDACTED] les comptes sont ainsi mis hors ligne en cas de refus multiples successifs ou d'absence de réponses, voire désactivés.

Compte tenu du contrat de prestation de services et ses annexes ainsi que des explications reprises sur le site internet [REDACTED]<sup>124</sup>, Monsieur [REDACTED] connaît ces règles de fonctionnement. Il a même reçu une notification concernant son taux d'annulations qui reprend les conséquences de celles-ci

<sup>122</sup> Voir article 1.17 du Contrat de prestation de services et article 1.10 de l'Annexe de chauffeur – pièce n°2 du dossier de l'ETAT BELGE.

<sup>123</sup> Article 2.6.2. du Contrat de prestation de services – pièce n°2 du dossier de l'ETAT BELGE.

<sup>124</sup> Pièces n°6.2. et 6.3. du dossier de Monsieur [REDACTED]

pour le système : « *Les annulations nuisent à l'expérience des passagers et ont des conséquences néfastes pour les autres conducteurs. Nous comprenons qu'il est parfois nécessaire d'annuler une course acceptée. Mais minimiser les annulations est crucial pour assurer la fiabilité du réseau* »<sup>125</sup>.

Le tribunal estime dès lors que ces contraintes lors de la connexion sont des contraintes liées à la nature du service et à son efficacité pour tous les chauffeurs LVC et pour tous les usagers.

Le tribunal tient à mettre en exergue que lorsque le compte de Monsieur [REDACTED] est déconnecté suite à plusieurs refus successifs ou à l'absence de réaction aux offres transmises, il lui est permis de se reconnecter à sa meilleure convenance comme en atteste la vidéo qui reprend une simulation mais également la Charte de la communauté [REDACTED]<sup>126</sup>. La discussion portant sur la manière de se reconnecter n'est pas pertinente en l'espèce.

Enfin, le fait que ce soit l'algorithme qui gère les offres et les demandes et décide quel chauffeur est connecté n'est pas en soi révélateur d'une entrave à la liberté d'organisation du temps de travail. Cela pourrait poser question sur l'octroi du travail mais à cet égard, [REDACTED] n'ont aucune obligation de fournir un nombre déterminé de courses à chaque chauffeur LVC et ce dernier est libre de prêter son activité professionnelle notamment via d'autres applications<sup>127</sup>.

La jurisprudence française, suisse ou anglaise invoquée par Monsieur [REDACTED] et l'ETAT BELGE quant à la disponibilité du chauffeur une fois connecté pour justifier l'absence de liberté, ne peut être transposée en l'espèce, l'appréciation devant se faire *in concreto*.

- ✓ **La maîtrise du temps de travail en cas d'acceptation d'une course** : Monsieur [REDACTED] et l'ETAT BELGE font état que Monsieur [REDACTED] ne peut maîtriser son temps de travail étant donné qu'il ne connaît la destination de cette course qu'au moment de la prise en charge de l'utilisateur. Il ne peut donc apprécier l'étendue exacte de la prestation proposée.

Compte tenu de la charge de la preuve, [REDACTED] déposent en pièce n°22 de leur dossier un bon de commande-type généré dès que le chauffeur LVC accepte la course. Tant le lieu de prise en charge que le lieu de la destination de l'utilisateur sont repris sur le bon<sup>128</sup>, ce qui est également attesté par un autre chauffeur<sup>129</sup> et repris à l'article 2.2. du contrat de prestation de services.

<sup>125</sup> Pièce n°12 du dossier de Monsieur [REDACTED]

<sup>126</sup> Pièce n°7 du dossier de Monsieur [REDACTED]

<sup>127</sup> Article 7 du contrat-cadre LVC – pièce n°1 du dossier de l'ETAT BELGE.

<sup>128</sup> Pièce n°22 du dossier [REDACTED]

<sup>129</sup> Pièce n°23 du dossier [REDACTED]

Monsieur [REDACTED] ne connaît effectivement la destination que lorsqu'il a accepté la course mais n'est-ce pas le propre de l'activité d'un service de transport de passager de ce type ? Qu'est-ce qui distingue la prise en charge d'un client via l'application [REDACTED] de la prise en charge d'un autre client par un chauffeur LVC qui n'utilise pas l'application [REDACTED] ?

Le tribunal est d'avis qu'il s'agit d'un des impératifs liés à ce type de prestations et elle n'est pas liée exclusivement au fait que le chauffeur LVC utilise l'application [REDACTED]

Par ailleurs, Monsieur [REDACTED] a la possibilité d'annuler la course acceptée, ce qui n'est pas contesté.

✓ En outre, il n'est pas contesté que Monsieur [REDACTED] n'est astreint à :

- aucun horaire de travail,
- aucune obligation de volume de prestation de travail,
- aucune obligation de se soumettre à une durée de travail,
- aucune obligation de prévenir ou de justifier ses absences (que ce soit pour des congés ou des périodes d'incapacités ou pour la prestation d'activité de services de transport en dehors de l'application [REDACTED]) ;
- aucune obligation de prévenir à l'avance l'application [REDACTED] de ses disponibilités.

⇒ **Conclusions** : le tribunal estime que Monsieur [REDACTED] dispose d'une liberté d'organiser son temps de travail

## C. LA LIBERTÉ D'ORGANISATION DU TRAVAIL

### C.1. *Rappel des principes*

91. S'agissant de la liberté d'organisation du travail, les travaux préparatoires de la Loi-programme précisent ce qui suit :

*«La définition précise des tâches à accomplir par le cocontractant, associée à l'existence d'instructions précises et de décisions d'un supérieur hiérarchique sont des indices de l'existence d'un lien de subordination.*

*Cependant, dans la mesure où le travailleur indépendant assume une obligation de résultat, les instructions, obligations et directives générales peuvent être compatibles avec un contrat d'entreprise si elles sont la conséquence de la nature de l'activité exercée ou si elles sont nécessaires en vue de la réalisation du résultat fixé. Dans ces conditions, des pratiques telles que, par exemple, l'obligation de fournir des rapports de mission ou de remplir des time-sheets ne sont pas automatiquement caractéristiques d'un lien de subordination.*

*De même, des contraintes de type organisationnel ou de fonctionnement, (...), ne peuvent être considérées en soi comme des indices de l'existence d'un lien de subordination.*

*Il en va de même des obligations de nature purement commerciales souscrites par une partie au contrat, telle que l'obligation de s'approvisionner exclusivement chez le cocontractant, de respecter les prix de vente fixés par celui-ci, de réaliser un chiffre d'affaires minimum, de ne pas exercer d'activités concurrentes, ou de devoir respecter une certaine politique promotionnelle ou de marketing. Tel est le cas du franchisé qui est tenu de vendre les produits du producteur avec lequel il est lié par un contrat de franchise, et en tenant compte des techniques de vente de ce producteur ou moyennant le respect de certaines conditions d'ouverture. (...)<sup>130</sup>.*

## **C.2. Appréciation en l'espèce**

**92.** [REDACTED] indiquent qu'en vertu de l'article 2.2. du contrat de prestation de services, « *le Client et ses Chauffeurs sont seuls responsables de déterminer la manière la plus efficace, efficiente et sûre pour exécuter chacun des Services de transport* ».

En vertu du contrat de prestation de services, Monsieur [REDACTED] peut :

- refuser une course qui lui est proposée ou décider d'annuler une course acceptée ;
- choisir l'itinéraire ;
- choisir l'appareil électronique avec lequel il se connecte à l'application [REDACTED] ;
- choisir son habillement (il n'y a aucun équipement [REDACTED], ni logo) (article 2.4) ;
- prendre d'autres passagers en charge (article 2.4.).

**93.** Monsieur [REDACTED] et l'ETAT BELGE relèvent qu'il ne dispose pas de liberté quant à l'organisation de son travail car notamment :

- il ne marque donc pas son accord sur l'étendue de la prestation compte tenu de l'absence d'indication quant à la course à effectuer et notamment quant à sa destination ;
- il n'a pas de liberté sur l'itinéraire ;
- le prix lui est imposé ;
- il n'a pas la possibilité de se faire remplacer ;
- [REDACTED] impose des exigences professionnelles via un système de notation pour maintenir son accès à l'application.

---

<sup>130</sup> Projet de Loi-programme (I) – Partie I, exposé des motifs, Doc. Parl., Ch., sess. ord. 2006-2007, n°51/2773/001, p. 217.

94. Eu égard aux éléments soumis au tribunal, le tribunal constate que :

- ✓ **La course et l'étendue de la prestation** : sur ce point, le tribunal se réfère aux développements repris au point 90 du présent jugement sur le fait qu'il s'agit d'un impératif lié à ce type de prestation.
- ✓ **Le choix de l'itinéraire** : selon le contrat de prestation de services, Monsieur [REDACTED] n'est pas contraint par un itinéraire. La vidéo produite par [REDACTED] et [REDACTED] reprend d'ailleurs plusieurs itinéraires possibles pour chaque course.

Monsieur [REDACTED] ne contredit pas qu'il peut choisir l'itinéraire mais il estime qu'il ne s'agit pas d'une réelle liberté car le prix peut être ajusté si l'itinéraire proposé par l'application [REDACTED] n'est pas suivi.

Il dépose à cet égard 3 ajustements de prix. Or, Monsieur [REDACTED] a effectué 2.676 courses via l'application [REDACTED] de février 2019 à octobre 2020<sup>131</sup>. Il est ainsi difficilement crédible d'affirmer que ces ajustements impliquent une contrainte significative dans sa liberté d'organiser son travail. Par ailleurs, l'un des cas repris par Monsieur [REDACTED] ne vise pas un ajustement lié à l'itinéraire mais qui fait suite à la prise en charge d'une personne différente de celle qui a effectué la commande.

S'agissant des deux autres cas, le tribunal constate qu'[REDACTED] n'interdit pas au chauffeur de choisir son itinéraire mais tient à ce que le trajet soit optimal, soit le plus court en termes de kilomètres : « *Nous vous conseillons d'utiliser l'application de navigation [REDACTED] en choisissant toujours le chemin le plus court en termes de kilomètres et non le plus rapide. Autrement, si vous souhaitez travailler avec Waze et Google Maps, nous vous invitons dès lors de paramétrer votre application en sélectionnant le trajet le plus court* »<sup>132</sup>. Cela s'explique par le fait que l'application [REDACTED] tient compte d'une estimation de prix sur base notamment du kilométrage<sup>133</sup> et transmet ce prix à l'utilisateur qui choisit ou pas de confirmer sa demande. Il s'agit ainsi d'une contrainte liée à l'application et à son efficacité.

Monsieur [REDACTED] dispose ainsi d'une liberté de choix quant à l'itinéraire et quant au système de navigation.

- ✓ **Le prix de la course** : comme déjà relevé, le prix est fixé par [REDACTED] [REDACTED]<sup>134</sup>. Ils justifient la fixation des prix par un intérêt commercial de la marque qui doit être exploitée de manière similaire par tous ses cocontractants et par le fait d'éviter que les passagers ne paient la même course à un prix différent en fonction du chauffeur LVC.

<sup>131</sup> Ce nombre total est obtenu en multipliant le nombre de courses repris en pièce n°9 du dossier de l'ETAT BELGE.

<sup>132</sup> Pièce n°5.3. du dossier de Monsieur [REDACTED]

<sup>133</sup> Article 4.1. du contrat de prestation de services – pièce n°2 du dossier de l'ETAT BELGE.

<sup>134</sup> Articles 4.1., 4.2. et 4.3. du contrat de prestation de services – pièce n°1 du dossier de l'ETAT BELGE.

Cette contrainte se justifie dès lors par des nécessités commerciales liées au secteur d'activité et la nécessité de proposer une offre concurrente face aux autres acteurs du terrain. En outre, le tribunal relève que si Monsieur [REDACTED] n'est pas d'accord avec le prix proposé pour une course, il a la possibilité de refuser la course.

- ✓ **Le véhicule** : Monsieur [REDACTED] utilise son propre véhicule dont il est propriétaire, ce n'est pas contesté.

L'ETAT BELGE indique dans ses conclusions que Monsieur [REDACTED] aurait dû acheter un nouveau véhicule pour prester via l'application [REDACTED]. C'est également ce qu'affirme Monsieur [REDACTED] à la CRT dans le cadre des réponses aux questions posées<sup>135</sup>. Toutefois, aucune preuve n'est déposée sur ce point. Il ressort de l'attestation d'immatriculation déposée par [REDACTED] et [REDACTED] que Monsieur [REDACTED] dispose d'un véhicule immatriculé T-LA\*.\*.\* depuis novembre 2018, soit avant le début de la relation de travail avec [REDACTED].

- ✓ **L'exigence de professionnalisme** et le fait que Monsieur [REDACTED] soit évalué par le client sont liés au type de prestation et au souci [REDACTED] et de [REDACTED] d'offrir un service professionnel et de qualité. Rappelons que Monsieur [REDACTED] a pour activité le service de transport d'usagers : il les conduit à leur destination dès qu'il a accepté la course.

Comme le tribunal l'a relevé ci-avant, il s'agit d'une obligation de résultat dans son chef. L'évaluation du chauffeur, mais également de l'usager, sont la conséquence de la nature de cette activité. Une telle évaluation est nécessaire afin d'atteindre et de maintenir le niveau de compétence et de professionnalisme souhaité par [REDACTED] (articles 2.4. et 2.6.2. du contrat de prestation de services). La qualité du service de transport est en effet au cœur de l'activité de [REDACTED]. Il ne relève d'aucun élément en fait que cette évaluation serait en soi une entrave à la liberté d'organisation du travail de Monsieur [REDACTED].

- ✓ Le fait que Monsieur [REDACTED] ne puisse pas *se faire remplacer* pour l'exercice de son activité n'est pas relevant en l'espèce et ce d'autant plus que si une prestation ne lui convient pas, il lui appartient de l'accepter ou de la refuser, voire de l'annuler après son acceptation.
- ✓ Enfin, rappelons que Monsieur [REDACTED] dispose de son propre équipement pour se connecter à l'application [REDACTED] et qu'il n'a pas d'uniforme ni de logo sur/dans son véhicule.

⇒ **Conclusions** : Monsieur [REDACTED] est libre d'organiser son travail et aucune subordination juridique n'est avérée.

<sup>135</sup> Pièce n°6 du dossier de l'ETAT BELGE.



## D. LA POSSIBILITE D'EXERCER UN CONTROLE HIERARCHIQUE

### D.1. *Rappel des principes*

95. S'agissant du contrôle hiérarchique, les travaux préparatoires de la Loi-programme précisent ce qui suit :

*« Le fait que l'intéressé soit éventuellement soumis à un contrôle hiérarchique, et en conséquence puisse, le cas échéant, être exposé à des sanctions internes, doit être considéré comme un élément révélateur d'une relation de travail avec un travailleur salarié.*

*D'une façon générale, la possibilité d'être contrôlé ou surveillé, que ce contrôle s'exerce effectivement ou non, constitue un indice de l'existence d'un lien de subordination »<sup>136</sup>.*

*« Il appartient au juge d'examiner si les éléments invoqués sont incompatibles avec le simple exercice d'un contrôle ou la simple communication de directives dans le cadre d'une convention en qualité de travailleur indépendant. Les directives et instructions générales définies sont en effet parfaitement conciliables avec des relations commerciales entre indépendants »<sup>137</sup>.*

Dans un arrêt du 10 octobre 2016, la Cour de cassation dispose que *« La constatation que, dans une relation de travail, une des parties dispose du droit d'infliger des sanctions disciplinaires à l'autre partie exclut la possibilité d'une collaboration indépendante, à moins que ce droit de sanction soit inhérent à l'exercice de la profession et imposé par ou en vertu d'une loi »<sup>138</sup>.*

Dans un arrêt du 4 mars 2020, la Cour de cassation française décide 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 »<sup>134</sup>.*

### D.2. *Appréciation en l'espèce*

96. Monsieur [REDACTED] et l'ETAT BELGE contestent l'affirmation [REDACTED] et de [REDACTED] selon laquelle elles ne sont pas en mesure d'exercer un quelconque contrôle hiérarchique.

---

<sup>136</sup> Exposé des motifs du projet de Loi-programme (I), *Doc. Parl.*, sess. 2006-2007, n°51-2773/001, p.218.

<sup>137</sup> Trib. trav. fr. Bruxelles, R.G. 19/5070/A, 8 décembre 2021, repris en pièce n°19 du dossier [REDACTED] et de [REDACTED]; Cass., 26 mars 2013, P.12/0387/N, [www.juportal.be](http://www.juportal.be);

<sup>138</sup> Cass, 10 octobre 2016, *J.T.T.*, 2016, p. 463.

A leur estime, les éléments suivants attestent de la réalité des pouvoirs [REDACTED] et de [REDACTED] :

- La possibilité d'infliger des sanctions en interne, de l'ajustement d'un prix à la suppression de l'accès à l'application [REDACTED] ;
- L'exercice d'un contrôle et de surveillance en vue de ces sanctions via la géolocalisation notamment.

A nouveau, des extraits de jurisprudence étrangère sont repris pour attester de ces éléments. Rappelons toutefois que l'examen porte sur la situation concrète de Monsieur [REDACTED] et que cette jurisprudence n'est pas transposable automatiquement juste parce qu'une des parties au litige est [REDACTED]

97. [REDACTED] ayant la charge de la preuve, rappellent tout d'abord la distinction entre la subordination économique et la subordination juridique, cette dernière étant requise dans le cadre d'un contrat de travail. [REDACTED] affirme qu'il n'exerce aucun contrôle sur le chauffeur pendant la course et qu'il ne donne aucun ordre dans le cadre de la prestation de ses services.

Les chauffeurs sont tenus de respecter certaines modalités mais pour des raisons indépendantes de l'exercice d'un pouvoir hiérarchique telles que :

- Celles liées à des raisons légales (licence LVC) ou à des raisons de sécurité (identité du chauffeur, permis de conduire, etc.) ;
- Celle de se déconnecter s'il n'utilise plus l'application [REDACTED] afin de permettre à l'algorithme de se baser sur des données à jour pour répondre à l'offre et la demande de manière efficiente ;
- Celle de maintenir une qualité de service minimum conforme aux attentes d'un chauffeur LVC « *afin de ne pas dégrader la place de marché* »<sup>139</sup>. Cette qualité se reflète au moyen des avis des usagers et de leur notation.

98. En l'espèce, le tribunal constate que :

✓ **S'agissant de l'évaluation :**

[REDACTED] précise dans le contrat de prestation de services et dans l'annexe de chauffeur à ce contrat que le chauffeur doit « *respecter des normes élevées de professionnalisme, de service et de courtoisie* » et « *posséder le niveau approprié et à jour de formation, d'expertise et d'expériences nécessaires pour fournir des services de transport de manière professionnelle avec compétence, soin et diligence ; et c) respecter des normes élevées de professionnalisme, de service et de courtoisie* ». Ces exigences de professionnalisme vis-à-vis d'un prestataire de service indépendant ne sont pas des caractéristiques d'un pouvoir hiérarchique.

---

<sup>139</sup> Page 117 des dernières conclusions [REDACTED]

L'article 2.6.1. du contrat de prestations de service précise d'ailleurs quant à l'évaluation que « Le Client reconnaît qu' [REDACTED] souhaite que les Utilisateurs aient accès à des services de qualité élevée par l'intermédiaire de l'application mobile [REDACTED] Afin de continuer à bénéficier d'un accès à l'Application Chauffeur et aux Services de [REDACTED] chaque chauffeur doit maintenir une évaluation moyenne par les Utilisateurs supérieure à l'évaluation minimale moyenne acceptable (...) ».

La Charte de la communauté [REDACTED] indique dans son introduction que : « Afin que l'expérience sur [REDACTED] soit la meilleure pour tout le monde, nous avons établi une Charte de la communauté. Il s'agit de principes à respecter, permettant à chacun de se sentir en sécurité lorsqu'il utilise l'application [REDACTED] Toutes les personnes qui créent un compte sur l'une des applications [REDACTED] doivent se conformer à la Charte de la communauté. Cela s'applique aux chauffeurs, coursiers, restaurants, ainsi qu'aux passagers [REDACTED] et utilisateurs [REDACTED] Merci de nous aider à instaurer et à maintenir un environnement accueillant »<sup>140</sup>.

Ainsi, l'évaluation (la notation) est faite uniquement par les clients/les usagers et non par [REDACTED] Chaque client a la possibilité d'évaluer le chauffeur. Il ne s'agit donc pas d'un système de contrôle ou de surveillance dépendant [REDACTED] mais bien des clients qui sont libres d'évaluer le chauffeur.

Monsieur [REDACTED] exerce une activité de chauffeur LVC dans le secteur du service (de transport) aux tiers. Compte tenu du secteur d'activité et dans un souci de qualité et de sécurité, le retour des clients est effectivement souvent pris en compte. Le fait qu' [REDACTED] fassent le suivi de ces retours de clients est relativement logique afin de maintenir le niveau d'exigences professionnelles et de sécurité que Monsieur [REDACTED] connaît et a accepté.

Le tribunal est d'avis que le suivi des évaluations, voire des plaintes, est un contrôle lié à la qualité et à la nature des prestations de services de transport. Ce type de clause est justifié entre acteurs économiques.

Convenir d'exigences de qualité et de professionnalisme et de rompre la relation de travail en cas de non-respect de celles-ci n'est pas un indice suffisant pour établir l'exercice d'un pouvoir disciplinaire et par conséquent celui d'un pouvoir hiérarchique.

---

<sup>140</sup> Pièce n°13 du dossier [REDACTED]

En ce qui concerne la plainte reprise par Monsieur [REDACTED] dans sa demande au CRT et l'échange de messages qui a eu lieu entre ce dernier et [REDACTED] le tribunal relève que :

- la nature de l'incident n'est pas reprise dans les échanges ;
- il ressort ensuite de l'explication donnée par les parties que l'objet de cette plainte concernait le paiement d'un montant en espèces à Monsieur [REDACTED] dans le cadre d'un trajet en Angleterre ;
- ce n'est pas d'initiative qu'[REDACTED] a investigué, l'origine étant une plainte d'un client ;
- le compte de Monsieur [REDACTED] a été suspendu temporairement afin d'examiner cette plainte.

Or, le traitement d'une plainte ne peut être considéré comme un indice de l'exercice d'un pouvoir hiérarchique : [REDACTED] n'a pas d'emblée pris une décision dans le cadre d'un rapport hiérarchique mais dans le cadre d'un rapport entre cocontractant qui ont encadré leur relation par des exigences de qualité en plus du respect des dispositions légales en la matière.

- ✓ **S'agissant de la fixation des prix et de l'ajustement des prix**, le tribunal a déjà relevé que si le prix de la course proposée à Monsieur [REDACTED] celui-ci peut la refuser. Pour rappel, le prix fixé est déterminé en fonction de différents paramètres dont le kilométrage, les conditions de fonctionnement de l'application se basant sur le trajet le plus court. Le contrat de prestation de services prévoit un ajustement des prix à son article 4.3. dans des hypothèses particulières liées au seul fonctionnement le plus efficient de l'application [REDACTED]. Dans ce contexte, la diminution des prix ne s'apparenterait pas à une sanction mais à une rectification liée au fonctionnement de l'application [REDACTED].
- ✓ **S'agissant de la mise hors connexion avec trois refus ou absences de réponse ainsi que du suivi du taux d'annulation**, le tribunal se réfère à ces développements repris ci-avant (point 90 du présent jugement) : sur base des documents déposés, ces mesures sont uniquement guidées par l'efficience de l'algorithme utilisé et ce dans l'intérêt des chauffeurs et des usagers ainsi que par le respect des exigences de professionnalisme convenues (*article 2.6.2. du contrat de prestation de services et article 2.3. de l'annexe de chauffeur au contrat de prestation de services*).

A l'estime du tribunal, il ne s'agit pas de sanctions disciplinaires mais d'actions guidées par l'efficience de l'application [REDACTED] dans l'intérêt de ses utilisateurs (chauffeur ou usager). Rappelons que Monsieur [REDACTED] a toute liberté de se connecter ou non à cette application et de fournir des services de transport en toute connaissance de cause quant au fonctionnement de l'application [REDACTED].

✓ **S'agissant de la géolocalisation :**

Le simple fait d'utiliser un système de géolocalisation n'a pas pour conséquence directe de considérer qu'il existe un lien de subordination juridique entre Monsieur [REDACTED]. Il convient de vérifier en l'espèce la nécessité d'utiliser la géolocalisation.

L'article 2.8. du contrat de prestation de services reprend que : « *Le Client reconnaît et convient que les informations de géolocalisation de chaque Chauffeur doivent être fournies aux Services [REDACTED] par l'intermédiaire d'un Equipement électronique afin de fournir des Services de transport. Le Client reconnaît et accepte ce qui suit, et s'engage à informer et obtenir le consentement de chaque Chauffeur à ce sujet: (a) les informations de géolocalisation du Chauffeur seront analysées et suivies par les Services [REDACTED] lorsque le Chauffeur est connecté à l'Application Chauffeur et disponible pour recevoir des demandes de Services de transport, ou lorsque le Chauffeur fournit des Services de transport; et (b) l'emplacement approximatif du Véhicule du Chauffeur sera affiché à l'Utilisateur avant et pendant la fourniture des Services de transport audit Utilisateur. En outre, [REDACTED] peut analyser, suivre et partager les informations de géolocalisation d'un Chauffeur obtenues de l'Application Chauffeur pour des raisons de sécurité ou des motifs techniques, marketing ou commerciaux, notamment pour améliorer les produits et services [REDACTED]* ».

L'application utilise la géolocalisation - tant des chauffeurs que des clients - afin de pouvoir faire correspondre l'offre et la demande en réduisant au mieux le temps d'attente pour le chauffeur et pour l'utilisateur. L'application [REDACTED] dépend essentiellement de la géolocalisation (voir la présentation de l'algorithme reprise au point 15 du présent jugement).

[REDACTED] produisent des éléments pour expliquer cet algorithme. Si les objectifs de celui-ci sont contestés par Monsieur [REDACTED] et l'ÉTAT BELGE, aucune pièce n'est déposée pour étayer leur contestation.

Il ne ressort ainsi d'aucun élément dont le tribunal a pris connaissance qu'elle serait utilisée pour contrôler les chauffeurs ou les surveiller dans le cadre d'un pouvoir hiérarchique. Son principal objectif est fonctionnel : l'application [REDACTED] ne peut fonctionner sans la géolocalisation.

S'il y a certes un humain derrière la création de l'algorithme qui utilise la géolocalisation, le tribunal considère qu'il n'existe aucun élément permettant d'établir que la géolocalisation et l'algorithme seraient des outils de contrôle et de surveillance au sens de l'exercice d'un pouvoir hiérarchique.

- ✓ **S'agissant du déroulement de la course :** il ressort des éléments examinés ci-avant qu'[REDACTED] ne donne aucune instruction ou ordre à suivre quant à la course en elle-même. Monsieur [REDACTED] choisit l'itinéraire et est responsable du déroulement de cette course.

- ✓ **S'agissant de l'absence d'exclusivité** : il n'y a pas d'exclusivité entre Monsieur [REDACTED] (article 7 du contrat-cadre LVC). Ce n'est pas contesté par les parties. Monsieur [REDACTED] peut ainsi effectuer des prestations de transport pour d'autres plateformes concurrentes ou pour d'autres clients quand il le souhaite. S'il a accepté une course via l'application [REDACTED] il doit l'assumer et conduire le passager à sa destination mais il peut tout à fait alterner une course via l'application [REDACTED] et d'autres courses via d'autres applications ou pour d'autres clients.
- ✓ **S'agissant de la Charte de la communauté [REDACTED]** : il s'agit d'une charte de bonnes pratiques et de savoir-vivre ensemble adressée à tous ceux qui utilisent les applications [REDACTED] (dont le service de transport). De par son contenu et son objectif d'édicter des règles de bon comportement à adopter au sein d'un groupe, cette Charte ne peut être considérée comme révélateur d'un quelconque pouvoir hiérarchique.

99. Eu égard à ce qui précède, le tribunal estime qu'il n'y a pas d'élément indiquant l'exercice, ou la possibilité de l'exercice, d'un contrôle hiérarchique et d'une autorité hiérarchique par [REDACTED]

Le tribunal estime que les éléments soumis correspondent à l'exercice d'une communication de directives dans le cadre d'une relation entre prestataires de services indépendants et qu'il n'est pas question d'un contrôle ou d'une surveillance mais d'un suivi de la qualité et du respect des exigences professionnelles résultant de la nature du service presté.

⇒ **Conclusions** : le tribunal estime que l'examen de ce critère ne permet pas de constater l'exercice d'un contrôle hiérarchique.

### V.3.6. Conclusion

100. A la suite de l'appréciation *in concreto* des critères généraux, le tribunal estime qu'aucun lien d'autorité n'existe entre [REDACTED]

S'il existe une prestation de travail et une rétribution, le lien d'autorité et la subordination juridique sont absents de la relation de travail entre Monsieur [REDACTED] tous autres moyens n'étant pas de nature à modifier la décision du tribunal.

Le tribunal considère dès lors qu'[REDACTED] renversent la présomption légale de l'exécution de la relation de travail dans les liens d'un contrat de travail.

**101.** La nature de la relation de travail, qualifiée par les parties comme étant de nature indépendante, ne doit dès lors pas être requalifiée en vertu de l'article 332 de la Loi-programme :

- Si la qualification donnée par les parties à la relation de travail ne correspond pas à la présomption légale de l'article 337/2 de la Loi-programme, cette présomption est toutefois renversée et il est établi qu'il n'y pas de lien d'autorité entre parties ; et
- L'exécution de la relation de travail ne laisse pas apparaître la réunion de suffisamment d'éléments incompatibles avec la qualification donnée par les parties à leur relation de travail au vu de l'absence de lien d'autorité appréciée en vertu des critères généraux.

**102.** Par conséquent, eu égard à ce qui précède, la qualification donnée par les parties à leur relation de travail doit être confirmée : il s'agit d'une relation de travail de nature indépendante. Il n'y a pas lieu de requalifier la nature de la relation de travail.

**103.** Eu égard à cette conclusion, la demande incidente de l'O.N.S.S. doit être déclarée non fondée puisque Monsieur [REDACTED] ne peut être assujéti au régime de sécurité sociale des travailleurs salariés pour les motifs évoqués ci-avant. [REDACTED] et [REDACTED] ne peuvent être redevables envers l'O.N.S.S. d'aucun montant à titre de cotisations sociales pour Monsieur [REDACTED]

## **VI. DEPENS**

**104.** Au terme de l'article 1017, alinéa 1<sup>er</sup> du Code judiciaire, tout jugement définitif prononce, même d'office, la condamnation aux dépens contre la partie qui a succombé.

Selon l'article 1018 du Code judiciaire, les dépens comprennent notamment l'indemnité de procédure visée à l'article 1022 et la contribution visée à l'article 4, § 2, de la loi du 19 mars 2017 instituant un fonds budgétaire relatif à l'aide juridique de deuxième ligne.

L'article 1022 du Code judiciaire dispose que l'indemnité de procédure est due par lien d'instance. L'article 1<sup>er</sup>, alinéa 2, de l'arrêté royal du 26 octobre 2007 fixant le tarif des indemnités de procédure visées à l'article 1022 du code judiciaire prévoit que le montant de l'indemnité de procédure est fixé par lien d'instance et à l'égard de chaque partie assistée par un avocat et que lorsqu'un même avocat assiste plusieurs parties dans un même lien d'instance, l'indemnité de procédure se partage entre elles.

L'intervention agressive (volontaire ou forcée) crée un lien d'instance unique entre le demandeur en intervention et le défendeur « *agressé* ». Celui qui succombe sur cette demande incidente (distincte de la demande principale) verse à l'autre l'indemnité de procédure<sup>141</sup>. Cette indemnité sera calculée distinctement, en fonction de son objet propre.

En vertu de l'article 1020 du Code judiciaire, « *la condamnation aux dépens se divise de plein droit par tête, à moins que le jugement n'en ait disposé autrement. Elle est prononcée solidairement, si la condamnation principale emporte elle-même solidarité* ».

**105.** En l'espèce, il existe un premier lien d'instance entre, d'une part, [REDACTED] et, d'autre part, l'ETAT BELGE et Monsieur [REDACTED] (*demande principale*).

L'ETAT BELGE et Monsieur [REDACTED] succombent très largement dans leurs demandes. Par conséquent, le tribunal décide de les condamner aux dépens de l'instance, en ce compris l'indemnité de procédure, liquidée par [REDACTED] à 1.680 €, se divisant de plein droit pour moitié pour chaque partie.

Il existe un second lien d'instance entre, d'une part, [REDACTED] et, d'autre part, l'O.N.S.S. (*demande incidente d'intervention volontaire*).

Cette demande en intervention de l'O.N.S.S. est dite « *agressive* », celle-ci ne se limitant pas à une déclaration de jugement commun mais tend à se réserver la réclamation d'une demande de condamnation. L'O.N.S.S. succombe dans sa demande et doit être condamné aux dépens de l'instance [REDACTED]. Ces dernières n'ont toutefois pas liquidé ses dépens, de sorte qu'il y a lieu de réserver à statuer sur ce point.

---

<sup>141</sup> J. ENGLEBERT et X. TATON – sous la direction de-, Droit du procès civil – volume 2, Limal, Anthémis, 2019, p. 476.



**VII. DECISION DU TRIBUNAL**

**PAR CES MOTIFS,  
LE TRIBUNAL,  
Statuant contradictoirement,**

**Quant à la recevabilité des actions :**

- Déclare la demande principale de [REDACTED] recevable ;
- Déclare la demande incidente en intervention volontaire de l'O.N.S.S. recevable ;

**Quant au fondement des actions :**

- Déclare la demande principale [REDACTED] fondée ;  
En conséquence,  
Déclare la décision n°187 du 26 octobre 2020 de la Commission Administrative de règlement de la relation de travail nulle et non avenue ;
- Dit pour droit que :
  - au regard des dispositions de la Loi-programme (I) du 27 décembre 2006, il n'y a pas lieu de requalifier la nature de la relation de travail entre, d'une part, Monsieur [REDACTED] et, d'autre part, [REDACTED]
  - la relation de travail entre, d'une part, Monsieur [REDACTED] et, d'autre part, [REDACTED] est une relation de travail de nature indépendante ;
- Déclare la demande de l'O.N.S.S. visant à lui donner acte des réserves qu'il forme pour la réclamation d'une demande de condamnation [REDACTED] et de l'ASBL [REDACTED] au paiement des cotisations de sécurité sociale dues dans le cadre de l'assujettissement de Monsieur [REDACTED], la créance étant évaluée à 1 € à titre provisionnel sous réserve expresse des majorations en cours d'instance, non fondée ;

**Quant aux dépens :**

- Condamne l'ETAT BELGE et Monsieur [REDACTED] aux dépens de l'instance [REDACTED] liquidés à la somme de 1.680 € à titre d'indemnité de procédure et à la somme de 20 € à titre de contribution un fonds budgétaire relatif à l'aide juridique de deuxième ligne, chaque partie supportant la moitié des dépens en vertu de l'article 1020 du Code judiciaire ;
- Délaisse à l'O.N.S.S. ses propres dépens et la condamne aux dépens de l'instance [REDACTED] non liquidés.

Ainsi jugé par la 7<sup>ème</sup> chambre du Tribunal du travail francophone de Bruxelles, laquelle était composée de :

Madame Virginie RENARD,	Juge,
Monsieur Dominique COULON,	Juge social employeur,
Monsieur Hicham ABOU-IBAD ALLAH,	Juge social employé,

Et prononcé en audience publique du **21/12/2022** à laquelle était présente :

Madame Virginie RENARD,	Juge,
assistée par Madame Marina LESAGE,	Greffière.

La Greffière,

Les Juges sociaux,

La Juge,



M. LESAGE



D. COULON



H. ABOU-IBAD ALLAH



V. RENARD