



**DON'T GIG UP**



# FRANCE

## **Rapport d'Étude de cas**

*Auteur: Odile Chagny (Ires)*

*(Ce texte est traduit de l'anglais)*

**NOVEMBRE 2019**



*Ce rapport a été produit pour le projet Don't GIG Up!, qui bénéficie d'un financement dans le cadre de l'appel à propositions VP/2017/004 de la Direction générale de l'emploi, des affaires sociales et de l'inclusion de la Commission Européenne. Les opinions exprimées dans ce rapport n'engagent que leurs auteurs. La Commission Européenne ne peut être tenue pour responsable de l'usage qui pourrait être fait des informations qui y sont contenues.*

# INTRODUCTION

Ce document est l'un des Rapports des études de cas nationales du projet « Don't GIG up! » qui bénéficie d'un cofinancement de la Direction générale Emploi, affaires sociales et inclusion de la Commission Européenne et dont l'objectif est d'améliorer l'expertise et les connaissances sur le rôle que les syndicats et le dialogue social peuvent jouer dans la protection des travailleurs de plateformes.

Le projet qui s'étale sur une durée de 24 mois (de février 2018 à janvier 2020) combine des études et de la recherche-action en vue d'analyser les caractéristiques et les défis de l'économie de plateforme dans certains pays sélectionnés, à savoir : l'Allemagne, la France, l'Italie, la Pologne, l'Espagne et la Suède.

La première phase de l'action a été consacrée à la rédaction d'un rapport sur l'État actuel des connaissances, ce document présente une vue globale du débat politique, social et académique sur l'économie de plateforme et ses caractéristiques ainsi que sur les réformes et les données pertinentes dans les pays couverts par le projet.

Si le rapport a donné une base de connaissances homogène sur le sujet, l'analyse de l'étude de cas suivante examine et évalue les pratiques visant à organiser les travailleurs de plateformes et à augmenter leurs droits en matière d'emploi et de sécurité sociale.

La comparaison des pratiques ayant cours, également par le biais de trois ateliers d'apprentissage mutuel, permettra d'aboutir à une évaluation comparative finale de l'impact de l'économie de plateforme sur les relations professionnelles, tant au niveau national qu'au niveau de l'UE, en vue de formuler des recommandations politiques.

# MÉTHODOLOGIE ET CONTENUS DU RAPPORT D'ÉTUDE DE CAS

Le rapport s'appuie sur un questionnaire pour chaque étude de cas qui est renseigné par des experts nommés par les partenaires du projet. Ce questionnaire s'articule en trois sections qui couvrent respectivement : les caractéristiques de chaque pratique sélectionnée, les informations contextuelles sur les plateformes concernées et une évaluation finale.

Une version abrégée du questionnaire a été utilisée pour effectuer un filtrage préliminaire et pour sélectionner les pratiques les plus intéressantes aux fins du projet.

Le questionnaire a été complété par une introduction aux mesures cibles et aux sujets présentant un intérêt pour l'étude.

En vue de garantir l'homogénéité et la comparabilité des résultats, l'introduction a également donné des consignes sur les sources suggérées pour l'analyse, à savoir : communiqués et articles de presse, documentation existante (rapports, études, articles scientifiques, articles d'opinion et documents stratégiques), analyses et informations disponibles sur le site Internet « [faircrowd.work](#) » dans la mesure où elles sont applicables au pays couvert et sur les forums de discussion des travailleurs de plateformes ; données disponibles sur les conditions de travail dans des études officielles ou indépendantes et entretiens avec les parties prenantes, y compris celles qui ont un rôle direct dans la mise en œuvre de la mesure.

Pour chaque cas les partenaires ont accepté de mener un minimum de deux entretiens semi-structurés, éventuellement par téléphone et d'utiliser la grille proposée comme base pour le questionnaire, tout en faisant porter l'accent sur les aspects les mieux connus des interlocuteurs.

# CAS 1: LA LOI GRANDGUILLAUME

## Description de la mesure

La loi relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes (dite «Loi Grandguillaume») est entrée définitivement en vigueur en mars 2018.

La loi Grandguillaume a institué des règles communes à tous les opérateurs de transports particuliers de personnes de moins de 3.5 tonnes (taxis, VTC, ambulances, véhicules motorisés à deux ou trois roues). Ce faisant, elle constitue un exemple sans précédent d'assimilation des plates-formes opérant dans le transport de voyageurs (principalement Uber) à des entreprises de transport de voyageurs.

La loi permet aux travailleurs des plates-formes de bénéficier d'un noyau de formation commun avec les autres professionnels du transport (sécurité, bases comptables, responsabilités).

La loi établit également de nouvelles pratiques de dialogue social. Elle crée de nouveaux espaces dédiés au dialogue professionnel dans le secteur, avec la création de commissions locales et nationales. Tous les acteurs du secteur des transports sont représentés dans ces commissions : l'Etat (Ministère des transports, Préfet), la Région (responsable de la politique des transports), le Département (trafic et sécurité), les représentants des employeurs, les représentants des travailleurs et les associations d'usagers. Les commissions permettent de traiter des points spécifiques (collecte des passagers dans les aéroports, les gares, signalement des problèmes, partage des meilleures pratiques). Les commissions jouent également un rôle disciplinaire.

La loi prévoit également la création d'un observatoire<sup>1</sup>.

## Description des plateformes

Le contexte : un empilement de réglementation dans le secteur du transport public particulier de personnes.

En France, le secteur du transport public particulier de personnes (T3P) regroupe les taxis, les voitures de transport avec chauffeur (VTC) et les véhicules motorisés à deux ou trois roues (VMDTR).

Il se caractérise par l'empilement de réglementation différentes et spécifiques, qui ont été optimisées par les plateformes lorsqu'elles sont arrivées ou se sont développées en France (Uber est arrivé en France en décembre 2011, Chauffeurs Privés/Kapten a été créé en 2011, Marcel en 2012, SnapCar en 2012, LeCab -dont l'activité VTC a été rachetée en juillet 2019 par SnapCar- en 2012, Txfy/Bolt étant arrivé plus tard, en 2017).

Historiquement, on distinguait la profession de grande remise, de celle des taxis et des VTC et, dans le cadre des VTC, la spécificité de la licence des entre-

<sup>1</sup> L'Observatoire national des transports publics particuliers de personnes.

prises de transports public routier « LOTI ».

Les **taxis** sont soumis à une réglementation en matière de normes techniques de véhicules, de conditions d'aptitude professionnelle, de réglementation sur le temps de conduite. L'exercice de la profession est soumis à l'octroi d'une autorisation de stationnement (« ADS », ou encore licence), qui est attachée à un secteur géographique. Il existe un numérus clausus. Depuis octobre 2014, les nouvelles licences sont incessibles. Les anciennes peuvent continuer d'être vendues. En contrepartie de la détention de la licence, les taxis ont le droit de marauder<sup>2</sup> (, d'accès à des voies réservées, dont celles de bus. Les taxis sont soumis à des tarifs maxima pour l'ensemble de leurs activités.

Les **voitures de tourisme avec chauffeur** (VTC) ont été créés par la loi *de développement et de modernisation des services touristiques* » dite Novelli<sup>3</sup>, en 2009. Il s'est agi en pratique d'une libéralisation de la « grande remise », qui rassemblait les activités de transports de personnes avec pré-réservation (pas de maraudage) et travaillait avec les hôtels, en particulier de luxe. L'appellation « voiture de transport avec chauffeur » est plus récente. Elle date de la loi n° 2014-1104 du 1er octobre 2014, dite loi Thévenoud (voir plus loin). La grande remise (comme Chabé entreprise par exemple) travaillait sur un segment complémentaire de celui des taxis, avec une clientèle privilégiée, sur des segments de prix plus élevés que les taxis. La loi Novelli a assoupli le secteur de la grande remise, en particulier en assouplissant fortement les conditions d'installation. Les chauffeurs devaient désormais simplement justifier du permis de conduire B<sup>4</sup> et d'une condition d'aptitude professionnelle, et les véhicules répondre à des exigences techniques et de confort.

La loi a supprimé certaines limites quantitatives<sup>5</sup>. Mais l'accès à la profession restait toujours associée à un coût d'entrée relativement élevé (250 heures de formation, pour un coût estimé à 3000€ environ).

La **Loi LOTI**<sup>6</sup> a permis à des entreprises de transports public routier de mettre à disposition des flottes de chauffeurs, par le biais d'une licence capacitaire. Le détenteur de la licence de capacité est soumis aux mêmes conditions d'examen et d'entrées qu'un chauffeur VTC particulier. Mais en contrepartie, il peut créer une personne morale (une entreprise) qui peut embaucher une flotte de chauffeurs. Pour les chauffeurs qui travaillent pour l'entreprise capacitaire, il en résulte que les conditions d'entrée sont beaucoup plus souples : pas d'examen, pas de formation, pas de vérification du casier judiciaire. La responsabilité était en effet exercée par le capacitaire, la personne morale. La loi LOTI répondait à des besoins bien spécifiques de mobilité. En particulier, elle permettait d'assurer sur les petites et moyennes agglomérations une continuité du service public de mobilité (par exemple le prolongement du dernier tronçon des lignes de bus). La loi ne s'appliquait en principe qu'aux transports de groupe, et a été détourné dès l'origine par les capacitaires pour faire des transports individuels.

---

2 Prendre en charge des passagers qui le hèlent dans la rue ou via une application, prendre en charge des passagers qui l'attendent dans des files réservées aux taxis dans les gares et aéroports ; attendre dans une « station taxi » où un passager peut le solliciter directement ou l'appeler.

3 LOI n° 2009-888 du 22 juillet 2009 de développement et de modernisation des services touristiques. La loi Novelli reprenait elle-même une proposition du rapport de janvier 2008 de la commission pour la libéralisation de la croissance française menée par l'économiste Jacques Attali.

4 Le permis B concerne les véhicules touristiques <= 3,5 t.

5 . Les prix étaient par ailleurs libres, ainsi que l'installation sous réserve des conditions mentionnées ci-dessus. Le régime d'autorisation préfectoral a été supprimé et remplacé par un régime déclaratif. Le nombre de véhicules par entrepreneur n'a plus été plafonné. Le stationnement est cependant resté impossible sur la voie publique en l'absence de réservation préalable.

6 Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs /Law no. 82-1153 of 30 December 1982 on guidelines for internal transports, so-called 'LOTI Law'.

La loi LOTI permet à des entreprises (dites « capacitaires ») d'embaucher des salariés, et de contractualiser directement avec la plateforme. Or ce statut ne comportait jusque récemment pas de vérification de l'honorabilité des chauffeurs (pas de vérification du casier judiciaire), ni d'examen pour vérifier la qualification (à part pour le capacitaire qui embauche les chauffeurs) contrairement aux taxis et aux VTC).

Les plateformes ont avantageusement tiré parti de cet empilement de réglementations. En particulier, elles ont utilisé le cadre VTC et les dispositions de la loi LOTI pour pouvoir trouver des chauffeurs sans formation, le recours à des entreprises capacitaires embauchant des chauffeurs sous statut LOTI leur permettant d'accéder facilement à un réservoir de chauffeurs.

### **Les différentes étapes de réglementation, de la loi Thévenoud<sup>7</sup> à la loi Grandguillaume<sup>8</sup>**

La loi dite Thévenoud a constitué la première initiative de réglementation du secteur des VTC postérieure à l'arrivée des plateformes. Elle est intervenue dans un contexte de tensions entre taxis et VTC<sup>9</sup>, et après qu'une mission de concertation ait été confiée au député (PS) Thomas Thévenoud, en février 2014. Le projet de loi a été déposé en juin 2014, et la loi promulguée le 02 octobre 2014.

La loi prévoyait en particulier d'instaurer une obligation d'examen pour l'aptitude à exercer la profession de VTC. La loi prévoyait que les dispositions de l'examen soient fixées dans l'année suivant la promulgation de la loi. Or ces dispositions de l'examen n'ont jamais été arrêtées.

Dans ce contexte de vide juridique, les pouvoirs publics ont adopté des dispositions transitoires, avec en particulier avec la mise en place d'un QCM (questionnaires à choix multiples) à compter de début 2016. Mécaniquement, cela a conduit à assouplir les conditions d'aptitude professionnelle à la profession de VTC. Car en effet, les candidats à l'exercice n'étaient plus obligés de passer par un capacitaire, ni de payer le prix élevé de la formation prévue initialement pour exercer en tant que VTC.

Les plateformes ont avantageusement tiré parti de cette situation de vide juridique

La loi Grandguillaume est intervenue dans un contexte où les premières tensions sur la rémunération des VTC se sont fait jour<sup>10</sup> : d'une part du fait de l'augmentation du nombre de chauffeurs du fait du flou juridique sur les examens VTC et l'usage des QCM<sup>11</sup>, d'autre part du fait de la décision prise par Uber en octobre 2015 de baisser les tarifs, et l'introduction des premières courses à 5€ (abaissement de la tarification minimum dynamique à 8€). Ce contexte de

<sup>7</sup> LOI n° 2014-1104 du 1er octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur.

<sup>8</sup> Loi n° 2016-1920 du 29 décembre 2016 relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes. Law n° 2016-1920 of December 29th, 2016 relating to the regulation, the responsibility and the simplification in the passenger transport sector (so called "Loi Grandguillaume")

<sup>9</sup> A l'automne 2013, les taxis avaient obtenu du gouvernement un encadrement des véhicules avec chauffeur : ceux-ci devaient être soumis à un délai de 15 minutes entre la réservation et la prise en charge du client (excepté pour la clientèle des grands hôtels 4 ou 5 étoiles et celle des salons professionnels). Un décret en ce sens était paru au « Journal Officiel » le 28 décembre 2013. Mais son application a finalement été suspendue en février 2014, puis définitivement annulée en décembre 2014 par le Conseil d'Etat saisi par les entreprises de VTC.

<sup>10</sup> Cf. Les Echos (2017).

<sup>11</sup> De multiples cas de tricherie étaient également rapportés dans la presse pour les examens. Exemples : Le Parisien (2016), LCI (2016), Lyon Mag (2016).

guerre des prix a donné lieu à plusieurs manifestations en décembre 2015 et janvier 2016, et à la mise en place d'une médiation, confiée au député Laurent Grandguillaume en janvier 2016.

C'est dans la continuité de la médiation mise en place par le député Laurent Grandguillaume que ce dernier, avec d'autres parlementaires, a déposé une proposition de loi en juin 2016<sup>12</sup>. La loi a été adoptée en décembre 2016. Ses dispositions sont entrées en vigueur progressivement, entre le printemps 2017 et le 1<sup>er</sup> janvier 2018, à l'exception de la transmission des données (décret paru en août 2019).

## **Les dispositions de la loi dite Grandguillaume**

La loi Grandguillaume a institué des règles communes à tous les opérateurs de transports particuliers de personnes de moins de 3.5 tonnes (taxis, VTC, ambulances, véhicules motorisés à deux ou trois roues). Elle a créé un examen commun aux taxis et VTC, a restreint les conditions d'activité des capacitaires LOTI, institué des pratiques inédites de concertation et de dialogue et posé le principe de la transparence des données dans le secteur des T3P.

### *Mise en place d'un examen commun aux taxis et aux VTC, confié à un acteur de confiance*

S'inspirant en cela de la pratique des brevets sportifs, la loi crée un tronc commun entre les différentes activités. Ce tronc commun sanctionne des acquis de compétence dans les domaines notamment des règles de conduite, de gestion d'une entreprise, de santé et sécurité au travail. La loi pose également le principe d'instituer des acteurs de confiance pour certifier les examens. Elle confie aux Chambres des Métiers et de l'Artisanat<sup>13</sup> (compétentes pour organiser les examens à la formation de taxi) l'organisation de ces examens.

Les premières sessions d'examen ont été organisées en mai 2017.

### *Limitation de l'activité des capacitaires LOTI*

La loi a limité l'activité des capacitaires LOTI dans les grandes agglomérations. Elle a interdit aux capacitaires LOTI de proposer des courses dans des véhicules de moins de 10 places (chauffeur compris) dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Pour éviter de trop pénaliser les chauffeurs VTC, une période de transition a été mise en place (jusqu'au début 2018), qui permettait aux chauffeurs exerçant sous statut LOTI de devenir VTC sans forcément passer l'examen, en justifiant d'une ancienneté d'au moins un an.

### *Instances de dialogue professionnel - Comité national du T3P et comités locaux du T3P.*

La loi établit également de nouvelles pratiques de dialogue social. Elle crée de nouveaux espaces dédiés au dialogue professionnel dans le secteur, avec la création de commissions locales et nationales. Tous les acteurs du secteur des

<sup>12</sup> <http://www.assemblee-nationale.fr/14/propositions/pion3855.asp>

<sup>13</sup> En France, une chambre de métiers et de l'artisanat (CMA) est une chambre consulaire chargée des questions intéressant l'artisanat. Ces chambres assurent, pour les artisans, les apprentis et les organisations professionnelles de l'artisanat, une mission de formation, de conseil, d'immatri-culation des entreprises et de représentation auprès des pouvoirs publics.

transports sont représentés dans ces commissions : l'Etat (Ministère des transports, Préfet), la Région (responsable de la politique des transports), le Département (trafic et sécurité), les représentants des employeurs, les représentants des travailleurs et les associations d'usagers. Les commissions permettent de traiter des points spécifiques (collecte des passagers dans les aéroports, les gares, signalement des problèmes, partage des meilleures pratiques). Les commissions jouent également un rôle disciplinaire.

La question de la représentativité des acteurs s'est posée notamment pour les VTC, le nombre de sièges étant limité. Le schéma retenu a été de reproduire les critères que doivent remplir les syndicats pour être reconnus comme représentatifs dans les entreprises du secteur privé (article L 2121-1 du Code du Travail). Selon ces dispositions, peuvent se présenter aux élections professionnelles des organisations avec une ancienneté d'au moins deux ans, capables de justifier d'une audience, de leurs effectifs d'adhérents, de justifier de leur transparence financière<sup>14</sup>. Du côté des plateformes, cela a conduit les petites plateformes à se regrouper autour d'une organisation professionnelle, la FFT-PR (la fédération française des transports de personnes sur réservation).

### *Transparence sur les Données*

La loi a par ailleurs posé le principe d'une obligation pour ces acteurs de communiquer à l'autorité administrative toute donnée utile pour le contrôle du respect des lois et règlements en vigueur, ainsi que la fourniture de diverses données aux autorités administratives

L'idée était d'obliger les plateformes, dans le cas d'une demande formulée par une autorité administrative, à transmettre les données, afin de pouvoir repérer les pratiques illégales, être en capacité de répondre à certaines revendications des chauffeurs sur les temps de connexion – en lien notamment avec les négociations sur les prix, etc. Le décret d'application<sup>15</sup> est sorti très tardivement, en août 2019.

Dans un communiqué de presse du ministère des transports en date du 23 août 2019, il est précisé, que des arrêtés d'application complèteront le dit décret afin de définir précisément les informations demandées aux plateformes ce qui peut conduire à limiter le champ des informations qui peuvent être demandées : le décret donnait en effet une définition assez large des données.

### **De la loi Grandguillaume à la loi LOM<sup>16</sup>**

L'une des dispositions de la loi Grandguillaume qui a été la plus combattue par les plateformes est celle relative aux examens. C'est aussi cette disposition qui a été modifiée par le projet de loi LOM, qui devrait être adopté en septembre 2019. Ce projet de loi introduit la possibilité de chartes facultatives de responsabilité sociale pour les plateformes de mobilité (voir l'étude de cas sur la Responsabilité Sociale en France). Le projet propose également de revenir sur les dispositions de la loi Grandguillaume pour l'organisation des examens.

Un amendement parlementaire, devenu article 20 bis dans la loi propose de réformer l'organisation des examens et de les confier non plus aux chambres

<sup>14</sup> Avec en conséquence un coût non négligeable pour les petites organisations, du fait de la nécessité du rapport du commissaire aux comptes, d'environ 6000 €.

<sup>15</sup> Décret no 2019-866 du 21 août 2019, Journal Officiel n°195 du 23 août 2019.

<sup>16</sup> Projet de loi d'orientation des mobilités (TRET1821032L)



de métier et d'artisanat, mais à des personnes agréées par l'autorité administrative – dans des conditions fixées par décret. Ces personnes devront présenter des garanties d'honorabilité, de capacité d'organisation, d'impartialité et d'indépendance. Un bilan de l'organisation des examens devra être transmis au Parlement dans un délai d'un an après la promulgation de la loi.

Cette disposition s'est vue renforcée par une récente décision du **Conseil d'État sur la formation des chauffeurs VTC** – La décision a été prise le 5 juillet 2019<sup>17</sup>. Elle annule en partie le décret du 6 avril 2017, appliquant la loi Grandguillaume sur l'organisation des examens par les chambres de métiers et d'artisanat.

La juridiction avait été saisie par la Fédération des plateformes de VTC françaises (FFTPR). Pour le Conseil d'Etat, l'organisation des formations de chauffeurs de taxi et VTC par les chambres des métiers et de l'artisanat (CMA) « peut conduire à porter une atteinte illégale à la liberté d'établissement ». Comme certains membres des CMA sont taxis, ils peuvent donc « avoir intérêt [...] à restreindre l'accès de ces professions, en particulier celle de conducteur de VTC ». Cette décision a été saluée par les représentants des plateformes (voir Verbatim BOX 1), et critiquée par les représentants des VTC, ainsi que Laurent Grandguillaume (voir Verbatim BOX1).

## Evaluation de la mesure

### Dialogue social

La loi est un exemple d'élargissement du champ des parties prenantes du dialogue social en établissant un dialogue multipartite où les acteurs du secteur, les utilisateurs et le régulateur sont tous présents.

La loi souligne également la difficulté d'établir la représentativité de nouvelles catégories de travailleurs indépendants de plateforme. Les critères d'établissement de la représentativité au sein des commissions ont été calqués sur ceux des syndicats d'entreprise pour les élections professionnelles (deux ans d'ancienneté, les cinq grandes confédérations étant reconnues comme représentatives). De ce fait, les nouveaux syndicats de VTC (par exemple le SCP VITC) ainsi que les associations de VTC ont été exclus. Il en résulte que certains syndicats présents dans la Commission ne représentent que peu de conducteurs travaillant avec les plates-formes. Cela pourrait entraîner des difficultés à l'avenir en cas de conflit.

*Faut-il arbitrer entre la fluidification du marché ou la professionnalisation d'un secteur ?*

La loi vise à garantir une concurrence loyale et à éviter le dumping social entre les plateformes et les autres entreprises du secteur de transports particulier de personnes. Elle contribue à la professionnalisation du secteur du transport de voyageurs par plateforme.

Il est incontestable que la loi a permis de faciliter les relations entre les taxis et les VTC.

Les plateformes et les détracteurs de la loi affirment que les examens seraient trop exigeants. En attendant, certaines plateformes ont mis en place des centres de formation (UBER dispose de deux centres de formation, et met en

<sup>17</sup> Conseil d'État N° 413040, <https://www.legifrance.gouv.fr/affichJuriAdmin.do?idTexte=CE-TATEXT000038748656>

œuvre plusieurs mesures de formation professionnelle en faveur des conducteurs) et les taux de réussite aux examens de VTC, communiqués par le Ministère des Transports, sont élevés, avec 70% de réussite.

### *Examens*

L'effet de la réforme des examens sur l'entrée dans la profession VTC, motivée pour permettre une convergence des conditions d'aptitudes professionnelles entre les différents professionnels du transport public particulier de personnes est l'objet de débats intenses et incessants depuis l'entrée en vigueur de la loi Grandguillaume. Pour les opposants à la mise en place d'un examen commun, il en résulte des barrières à l'entrée, du fait d'un taux de réussite aux examens trop faible, et du déficit de sessions d'examens. Une complexité excessive des examens est invoquée pour le taux de réussite. Le déficit de sessions d'examens serait imputable au fait que les chambres de métiers et d'artisanat seraient réticentes à organiser des sessions, en raison de la majorité des artisans taxis (voir BOX1 pour les verbatim).

Il est cependant difficile d'étayer les arguments invoqués sur la complexité des examens et les sessions. Si l'on se base par exemple sur les données de l'Île de France, qui regroupe 72.6% des 44 246 chauffeurs VTC répertoriés au registre<sup>18</sup> du Ministère des Transports (données au 24 août 2019), le taux de réussite aux examens qui était de l'ordre 80% (avec les QCM) a fortement diminué avec les premières sessions (taux moyen de réussite de 39% sur les sept premières sessions<sup>19</sup>). Mais ce chiffre a depuis lors fortement progressé. Il se montait, selon les données de la Chambres des Métiers et de l'Artisanat, à 78,3% (moyenne non pondérée) sur les sept sessions organisées entre septembre 2018 et avril 2019<sup>20</sup>.

Il ne semble pas non plus évident d'étayer les arguments invoqués sur le faible nombre de sessions. Toujours si l'on se base sur la région Île de France, sur les dix mois allant de septembre 2018 à juin 2019, dix sessions d'examen ont été organisées. Pour l'année civile 2019, une session se déroule en moyenne tous les deux mois, avec 1500 places prévues.

L'impact des changements de réglementation sur le nombre effectif de VTC enregistré est compliqué à mettre en évidence. Le registre VTC du ministère des transports permet de connaître à un moment donné l'ensemble des personnes en capacité d'exercer, et sont titulaires de la carte VTC. L'obligation imposée aux chauffeurs LOTI d'obtenir leur carte professionnelle pour pouvoir s'inscrire au registre et poursuivre leur activité, entrée en vigueur dans le courant du premier trimestre 2018, a pu contribuer à gonfler les inscriptions au registre au début de 2018<sup>21</sup>. De plus, rien ne garantit que les VTC inscrits (44 246 au 24 août 2019 par exemple) sont « actifs ». Les plateformes ne communiquent pas de façon transparente sur le nombre de chauffeurs VTC. Pour autant, les données du registre montrent plutôt une tendance régulière depuis 2015 à l'augmentation du nombre de VTC inscrits, qui est loin de s'essouffler sur la période récente (voir graphique).

Le seul chiffre communiqué par les plateformes vient de Uber. Dans l'étude

18 Cf. <https://registre-vtc.developpement-durable.gouv.fr/public/recherche-avancee/init-modif>

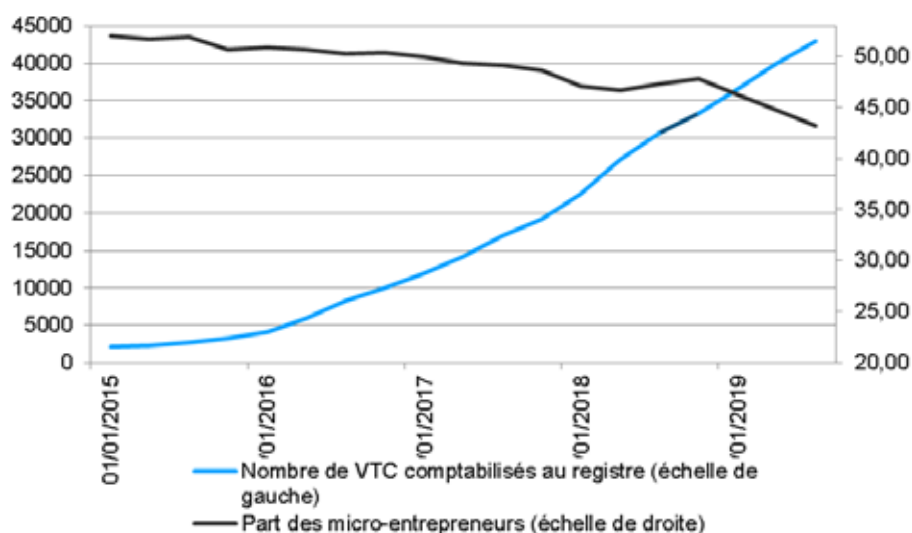
19 Cf. Pilotcity (2017).

20 Cf. <https://www.crma-idf.com/fr/espace-presse/actualites.html?op=detail&ref=11&refModule=123>

21 Ce point est notamment mis en évidence dans le premier apport de l'Observatoire national des transports publics particuliers de personnes (Commissariat Général u Développement Durable, 2018).

sur les revenus des chauffeurs publiée en janvier 2019, et qui fait état de 28 000 chauffeurs en tout en 2018, dont 70% d'indépendants et 30% de salariés d'entreprises de transport. Les données du registre du ministère des transports montrent quand à elle une tendance à la baisse des micro-entrepreneurs dans les effectifs enregistrés, au profit d'autres statuts (SASU, EURL, etc.) plus compatibles avec l'exercice de la profession.

**Graphique : évolution du stock de VTC enregistrés au registre des exploitants de VTC, données trimestrielles, et part des micro-entrepreneurs**



Source : <https://registre-utc.developpement-durable.gouv.fr/public/recherche-avancee/init-modif>,

*Chiffre d'affaires et revenus*

En l'absence de collecte par les pouvoirs publics et de transparence demandée aux plateformes, il est très compliqué d'estimer le revenu des chauffeurs. La pacification des relations entre taxis et VTC consécutive à l'entrée en vigueur de la loi Grandguillaume serait en particulier imputable à l'effet positif que la loi aurait eu sur les revenus, via notamment une régulation du nombre de chauffeurs (source : entretiens). Mais la loi aurait eu pour effet de déplacer la fraude (voir ci-dessous) vers l'obtention de fausses cartes, avec en conséquence des revenus non déclarés aux Urssaf (voir témoignages de FO, article du Monde du 28 janvier 2019).

En l'absence de capacité de contrôle par les pouvoirs publics, il n'y a par ailleurs pas de concordance entre les différentes sources statistiques. Dans le cadre d'une campagne de transparence, Uber a publié en janvier 2019 des statistiques sur les rémunérations des chauffeurs indépendants ayant recours à son application (Uber, 2019). Selon cette source, le revenu net mensuel d'un chauffeur « représentatif » serait de 1617 €, pour une durée du travail normée à 45.3 heures de connexion par semaine (temps de travail moyen des non salariés). Ces chiffres sont « non contestables » (pas de transparence sur les données sources), et assez éloignés de ceux disponibles par ailleurs.

En 2017, dans le cadre du rapport produit dans le cadre de la médiation demandée par le gouvernement en décembre 2016 dans le cadre du conflit qui a opposé les chauffeurs VTC à Uber consécutive à la hausse des commissions prélevées par la plateforme, le gouvernement avait demandé au médiateur d'apporter des éclairages sur la tarification. Le rapport produit par le médiateur

(Rapoport 2017) a pour la première fois mené des travaux sur la situation financière et les conditions de travail des chauffeurs. Il en résultait qu'un chauffeur pouvait dégager un revenu mensuel net d'environ 1700€, mais pour un temps de connexion de 60 heures. Le rapport du médiateur faisait aussi valoir que « nombre de chauffeurs disent ne pas arriver à atteindre les chiffres de revenus annoncés par Uber en dépit d'un nombre d'heures passées dans leur voiture qui peut excéder les 60 heures par semaine » (Rapoport 2017).

### *Fraude*

La fraude s'est, de l'avis de la plupart des collectifs et syndicats de VTC, déplacé vers l'achat de fausses cartes (cf les déclarations de FO citées par Le Monde le 28 janvier 2019, l'interview de Sayah Baaroun du SCP VTC par la chaîne d'information LCI le 16 juillet 2019,). En juillet 2019, un accident ayant impliqué un chauffeur détenteur d'une fausse carte a attiré l'attention médiatique sur la fraude. Selon la chaîne LCI, 4000 à 5000 chauffeurs VTC seraient par exemple détenteurs de fausses cartes, une situation qui devrait peu à peu se régulariser avec l'introduction de cartes biométriques décidées par le gouvernement dans le cadre de sa campagne de sécurisation des cartes professionnelles de conducteurs VTC<sup>22</sup>.

### *Les limites de l'exonération des réglementations sectorielles*

Dans le contexte de profonde transformation lié à l'arrivée des plateformes, la loi Grandguillaume illustre la difficulté d'harmoniser les règles applicables à des activités exercées par des professions intervenant pourtant sur un seul et même « marché pertinent » (au sens de l'analyse concurrentielle) en l'absence d'application de réglementations sectorielles et en particulier de contrôle des conditions de travail et de tarification minimum.

La volonté de professionnalisation via les examens se heurte en effet à l'absence de capacité de contrôle sur les conditions de travail et donc les revenus. Une des revendications récurrentes des représentants de chauffeurs est ainsi de réclamer une tarification minimum (une revendication portée par l'ensemble des syndicats de chauffeurs), réclamée dans le cadre de négociations sectorielles, et non pas au cas par cas comme le proposent les chartes prévues dans le cadre du projet de loi LOM (voir case study responsabilité sociale).

<sup>22</sup> <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/lancement-campagne-securisation-des-cartes-professionnelles-conducteurs-vtc>

## Bibliographie

### Articles

Amar, N., Maymil, V., Viossat, L. C., Leconte, M., and Sauvart, A. (2019), *La Régulation du secteur des voitures de transport avec chauffeur et des taxis*, Rapport de l'IGAS N°2018-050R.

Commissariat général au développement durable (2018) *Les Taxis Et VTC En 2016-2017 Rapport De L'Observatoire National Des Transports Publics Particuliers De Personnes*, Le service de la donnée et des études statistiques (SDES), Paris, available at: <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2018-11/datalab-39-t3p-taxis-vtc-2016-2017-juillet-2018.pdf>.

Uber (2019), *Étude sur les revenus des chauffeurs en 2018*, Uber publishing.

### Articles de Presse/ Communiqués de presse

LCI (2016), 'VTC : tricherie massive à la première cession d'examens du diplôme de chauffeur', 30 April, available at: <https://www.lci.fr/societe/vtc-tricherie-massive-a-la-premiere-cession-dexamens-du-diplome-de-chauffeur-1507234.html>.

Le Monde (2019), 'Uber assure que le revenu horaire d'un chauffeur est de 9,15 euros net', 28 January, available at: [https://www.lemonde.fr/economie/article/2019/01/28/face-a-la-mobilisation-des-chauffeurs-de-vtc-uber-veut-jouer-la-transparence\\_5415605\\_3234.html](https://www.lemonde.fr/economie/article/2019/01/28/face-a-la-mobilisation-des-chauffeurs-de-vtc-uber-veut-jouer-la-transparence_5415605_3234.html).

Le Parisien (2016), 'VTC : l'examen de 501 candidats chauffeurs invalidé pour tricherie', 30 April, available at: <http://www.leparisien.fr/economie/vtc-l-examen-de-501-candidats-chauffeurs-invalide-pour-tricherie-30-04-2016-5756671.php>.

Les Echos (2017), 'Y-a-t-il eu une paupérisation des chauffeurs VTC, comme l'affirme Laurent Grandguillaume?', 3 February, available at: <https://www.lesechos.fr/2017/02/y-a-t-il-eu-une-pauperisation-des-chauffeurs-vtc-comme-laffirme-laurent-grandguillaume-161279>.

Lyon Mag (2016), 'Lyon : Une examinatrice donne le diplôme de chauffeur VTC contre 500 €', 5 Novembre, available at: <https://www.lyonmag.com/article/84027/lyon-une-examinatrice-donne-le-diplome-de-chauffeur-vtc-contre-500>.

Ministère de la Transition écologique et solidaire (2019), 'Lancement de la campagne de sécurisation des cartes professionnelles de conducteurs VTC', press release, Paris, 3 June, available at: <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/lancement-campagne-securisation-des-cartes-professionnelles-conducteurs-vtc>.

### Sites internet

CRMA (2019), *Examens Taxi/VTC*, web page, available at: <https://www.crma-idf.com/fr/espace-presse/actualites.html?op=detail&ref=11&refModule=123>.

Ministère de la Transition écologique et solidaire (2018), *Registre des exploitants de VTC*, web page, available at: [https://www.eurofound.europa.eu/sites/default/files/ef\\_publication/field\\_ef\\_document/ef18055en.pdf](https://www.eurofound.europa.eu/sites/default/files/ef_publication/field_ef_document/ef18055en.pdf).

Pilotcity (2017), 'Examen VTC : Le bilan 2017', web page, available at: <https://www.pilotcity.fr/blog/examen-vtc-le-bilan-2017/>.

*Discussions et interviews avec différentes parties prenantes:*

Louis-Charles Viossat (IGAS), Franck Bonot (SPIN Consulting, UNSA Transport au moment de l'adoption de la Loi Grandguillaume), Sayah Baaroun (Secrétaire Général SCP-VTC), mobilisation de l'expertise développée par le rédacteur de la note dans le cadre du réseau Sharers & Workers.

# CAS 2 – COOPCYCLE

## Description de la mesure

L'objectif de Coopcycle est d'offrir une alternative concrète et viable aux livreurs en leur permettant de sortir de la précarité grâce à la création de leur propre coopérative.

Coopcycle est à la base un logiciel de plateforme développé en France comme une alternative aux plateformes capitalistiques. Le projet est issu de la rencontre, courant 2016, après la faillite de Take it Easy, d'un développeur proche du mouvement « Nuit debout » (Alexandre Segura) et d'un militant anti plateformes à l'origine du Collectif des Livreurs Autonomes Parisiens, ancien de chez Take Eat Easy et Deliveroo (Jérôme Pimot).

C'est entre-temps devenu un groupement européen de coopératives et d'associations ouvert aux acteurs et actrices de la livraison à vélo qui ont un projet coopératif, qui rassemble trois types d'acteurs : des livreurs/livreuses à vélo qui souhaitent rejoindre une coopérative ou une association dans leur localité, des restaurateurs qui souhaitent s'engager dans un service de livraison écologique et socialement responsable, une association ("Coopcycle"), qui assure la coordination des différentes coopératives, le développement, la mutualisation et les règles d'usage des outils communs. L'approche retenue est avant tout horizontale. Coopcycle fédère les coopératives locales.

Trois principaux services sont mutualisés : Le logiciel de plateforme, qui permet aux membres de la fédération de gérer leurs livraisons (module de logistique) et d'offrir un espace e-commerce à leurs clients. L'application smartphone peut être utilisée pour les prises de commande. L'offre commerciale commune, notamment à « destination des clients grands comptes ». Toutes les coopératives n'utilisent pas l'application smartphone. Dans ce cas, la prise de commande est manuelle. Parmi les autres services partagés figurent la visibilité et la marque, les services administratifs et juridiques tels que les reçus, les contrats, le statut juridique, la garantie des paiements, comme les paiements instantanés, ce qui contribue à la stabilité financière des coopératives, le financement et les appels à propositions, les assurances, y compris la négociation de contrats d'assurance de groupe, les formations, les achats groupés.

Le collectif rassemble (à l'automne 2018) une trentaine de coopératives d'Espagne, de France, de Belgique, d'Allemagne, du Royaume-Uni, d'Italie (voir carte), rassemblant 70 personnes/coursiers.



Source: Coopcycle

Le logiciel a été lancé début octobre 2018. Au printemps 2019, il était utilisé dans une dizaine de coopératives<sup>23</sup>, situées en France, en Espagne, en Belgique, en Allemagne, en Italie et au Royaume-Uni, par une soixantaine de personnes/coursiers. Paris est la plus grosse d'entre elles, avec 15-20 coursiers. Le projet est en développement : des projets d'association à Alfortville, Bordeaux, de coopérative à Grenoble par exemple étaient évoqués en mars 2019.

Coopcycle est également intégré à un collectif plus large (Plateforme en communs). Plateformes en communs est une initiative lancée en 2017 par l'association française Coop des Communs visant à fédérer les projets de plateformes coopératives qui se reconnaissent dans l'objectif de faire converger l'économie sociale et solidaire et les Communs.

### Gouvernance des coopératives/de la fédération

Les liens entre les l'association Coopcycle et les coopératives locales sont régies par un certain nombre de principes de gouvernance.

Coopcycle a mis en place une licence, qui s'est basée sur les travaux de Dimitry Kleiner au sein de la P2P Foundation (licences à réciprocité). La licence (Coopyleft) impose aux structures utilisant le logiciel CoopCycle de répondre aux critères suivants : Adopter un modèle coopératif et salarier leurs livreurs, via un contrat classique ou une société de portage salarial (voir encadré 1); répondre à la définition de l'ESS telle que stipulée par la loi européenne (voir encadré 2). Le logiciel CoopCycle n'est pas opensource : son code source est disponible sur GitHub mais son utilisation commerciale est réservée aux entreprises coopératives ! L'idée est d'essaimer l'usage de la licence à des plateformes opérant dans d'autres secteurs d'activité.

Chaque coopérative locale est libre de fixer ses tarifs et de déterminer le mode de tarification (pourcentage de la commande, tarification par livraison, tarification à l'heure, forfait, etc.).

<sup>23</sup> Note du traducteur : en février 2020, 23 coopératives étaient actives en Europe.



Au niveau local, les coursiers décident ensemble :

- Du niveau de la contribution de chacun en fonction de son statut juridique (coopérative, association, entité institutionnelle) ;
- De l'allocation des moyens financiers ;
- Du mode de rémunération de la prestation de service.

A terme, il est prévu qu'un prélèvement de 3% finance l'association avec 5% sur le chiffre d'affaires des coopératives.

Le chiffre d'affaires total n'est pas officiellement déclaré.

### **Encadré 1 : le portage salarial**

Le portage salarial est une nouvelle forme d'emploi caractérisée par une relation tripartite entre un travailleur indépendant, un client et une entreprise de portage salarial. Un contrat est signé entre le client et la société de portage (contrat de prestation en portage salarial), de même qu'entre la société de portage et le travailleur (contrat de travail). La société de portage perçoit les honoraires payés par le client et verse ensuite un salaire au travailleur indépendant après déduction des frais de gestion et de toutes les charges sociales. Le portage salarial cumule les avantages d'être indépendant et salarié ;

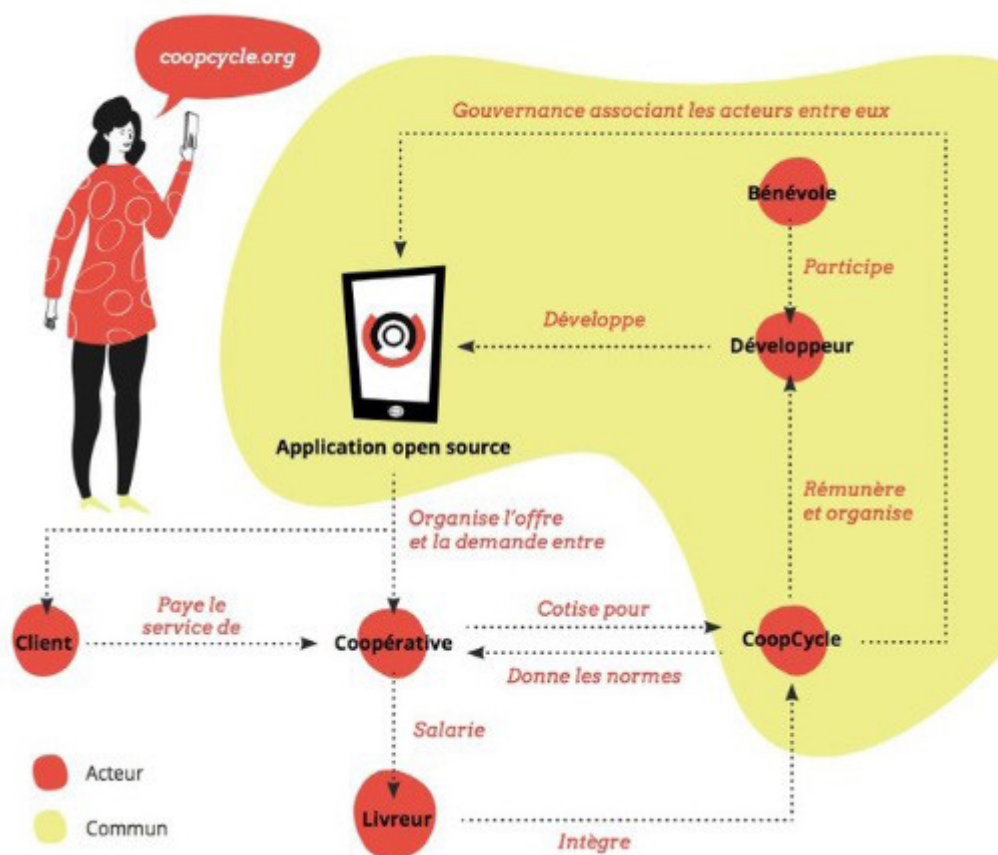
Le portage salarial est resté longtemps confidentiel avant de connaître une croissance importante dans les années 2000 et une entrée dans le Code du travail en juin 2008.

En effet, ce dispositif a été introduit dans le Code du travail **par la loi n°2008-596 du 25 juin 2008 portant sur la modernisation du marché du travail**<sup>5</sup>. Ses conditions d'exercice ont ensuite été révisées par l'ordonnance n°2015-380 du 2 avril 2015<sup>6</sup>. Il est défini aux articles L1254-1 et suivants du Code du travail.

### **Encadré 2 : l'économie sociale et solidaire (ESS)**

L'économie sociale et solidaire (ESS) est parfois simplement connue sous le nom d'économie solidaire ou d'économie basée sur communs. L'économie sociale est également désignée comme le tiers secteur, entre le secteur privé et le secteur public (le gouvernement).

Elle regroupe des organisations organisées sous forme de coopératives, de mutuelles, d'associations ou de fondations. Une entreprise relevant de l'économie sociale et solidaire sociale est une entreprise génératrice de revenus dont le fonctionnement interne et les activités sont fondés sur un principe de solidarité et d'utilité sociale et dont les bénéfices sont réinvestis à cette fin sur le marché ou dans l'organisation, plutôt que de générer des bénéfices pour les actionnaires et les propriétaires. L'entreprise sociale applique une approche entrepreneuriale pour traiter les questions sociales et créer un changement positif au sein de la communauté.



Source: Coopcycle

## Description des plateformes

Coopcycle vise des passionnés de vélo. Le public visé n'est ni celui des étudiants, ni celui des « quartiers ». Il vise à permettre aux livreurs de s'organiser en coopératives locales afin de se réapproprier leur outil de travail, de devenir plus autonomes et d'avoir des meilleures conditions d'emploi. Cela passe par une assurance en cas d'accident, une assurance pour leur vélo, une mutualisation des outils (logiciels, juridiques, marketing, etc), ou encore un lieu pour se retrouver. Coopcycle est totalement configurable par chaque coopérative en fonction des besoins du marché local et des attentes des restaurateurs et des besoins des livreurs. Pour gérer des pics d'activité, des embauches de coursiers non « permanents » (des étudiants par exemple) sont possibles. Pour ces embauches temporaires, l'idée est de privilégier le portage salarial.

Les modalités concrètes d'organisation du travail et de gouvernance ont fait l'objet de groupes de travail qui ont abouti au printemps 2019. Les éléments ci-dessous résument l'état d'avancement de ces groupes.

### Statuts du travail

Différents statuts seront possibles, le statut de salariat n'étant pas dans tous les pays possible à appliquer. A Paris par exemple, tous les travailleurs de la coopérative seront salariés. D'autres coopératives en Europe souhaitent garder un statut d'indépendant. Le statut de salarié pourra être obtenu en s'adossant sur des structures de portage existantes : avec SMART en Belgique, avec la Coopérative d'Activité et d'Emploi OPTEOS (voir encadré 3) à Lille. Les membres de l'association Coopcycle seraient à terme salariés.

### Encadré 3: Les coopératives d'activités et d'emploi

Les coopérative d'activités et d'emploi accompagnent en France les entrepreneurs en trois étapes, pour tester leur activité, devenir salarié de la coopérative, enfin de participer au fonctionnement de la coopérative en devenant associé. Le porteur de projet peut travailler en toute autonomie pour trouver des clients et fournir ses services. Toutefois, il est lié à la coopérative par un contrat de travail. La coopérative perçoit le produit des ventes de l'entreprise et le restitue au porteur de projet sous forme de salaire, après déduction des charges sociales et des frais de gestion.

Ce statut de travail est proche du portage salarial mais va plus loin en offrant un véritable accompagnement individuel au porteur de projet. C'est une alternatif à la création d'entreprise ou au travail en freelance (micro-entreprise).

La loi du 31 juillet 2014 sur l'économie sociale et solidaire a précisé le statut juridique des coopératives d'activité et d'emploi en France. Les coopératives d'emploi et d'activité en France sont des sociétés coopératives et participatives (SCOP). Cela signifie qu'elles sont gérées de manière participative. Les coopératives d'activité et d'emploi font partie de l'économie sociale et solidaire. Elles représentent 6 500 salariés et 1 500 personnels d'appui, et 100 millions d'euros de chiffre d'affaires cumulé (2012).

La structure soutient les entrepreneurs en trois étapes :

Lorsqu'un entrepreneur adhère à une coopérative, il signe un contrat appelé Contrat d'Appui au Projet d'Entreprise (CAPE). La signature de ce contrat donne accès aux assurances sociales et professionnelles nécessaires à la création d'une entreprise. Lorsque l'entrepreneur envoie la première facture et reçoit son premier paiement, le contrat d'appui au projet d'entreprise se transforme en contrat à durée indéterminée (CDI), et il devient un salarié de la coopérative, ce qui lui permet de percevoir son salaire. Bien entendu, ce salaire augmente en fonction du chiffre d'affaires de son entreprise. L'entrepreneur salarié ne peut pas avoir un salaire de 0 €, et son entreprise doit donc disposer d'un revenu minimum pour qu'il puisse obtenir un contrat à durée indéterminée. En outre, le contrat fixe le montant de la partie fixe et de la partie variable du salaire de l'entrepreneur salarié. En effet, le revenu de l'entrepreneur contractuel dépend du chiffre d'affaires qu'il apporte à la coopérative d'activité et d'emploi. Dans la plupart des CAE en France, la rémunération représente environ 50 à 60% du chiffre d'affaires. A partir de trois ans à compter de son adhésion, l'entrepreneur devient entrepreneur salarié associé de la CAE. Cette adhésion est obligatoire. En tant qu'associé, l'entrepreneur salarié participe à la vie quotidienne et aux décisions de la coopérative.

### *Conditions de travail /Rémunération et temps de travail*

L'objectif, pour les salariés des coopératives et associations, est de permettre de dégager des temps complet, rémunérés un peu au-dessus du SMIC: 1500 € net par mois (à comparer à 1 521,22 euros mensuels brut pour le SMIC, soit 1.202,92 euros nets au premier janvier 2019). La rémunération est horaire, et pas au shift. Un minimum d'heures de travail est garanti par semaine, ainsi qu'une prévisibilité sur les horaires de travail.

Le revenu brut ciblé s'élève à 40 €/heure (à comparer à 10,7 €/heure pour le coût horaire au niveau du SMIC).

### *Conditions de travail /Qualité de Vie au Travail*

La garantie de bonnes conditions de travail est une priorité de Coopcycle. Ces conditions (charge des vélos, conditions climatiques, longueur des tournées) sont intégrées dans le règlement intérieur des coopératives, sous la forme de chartes. Le matériel est fourni par la coopérative (vélos d'une valeur d'environ 4000 €). Tous les autres équipements (casque, etc.) sont également fournis par les coopératives.

### *Assurances/mutuelles :*

Coopcycle a pour objectif de négocier des contrats d'assurance « sur mesure » pour les livreurs à vélo. Des contacts ont été pris avec la MAIF, pour déterminer le type de couverture adapté aux besoins. La MAIF est une société d'assurance mutuelle très engagée dans le soutien à l'économie dite « collaborative ».

### *Conventions collectives :*

Des collectifs de coursier ont été constitués en France. Dans certains cas, des sections syndicales ont été mises en place à l'échelle locale, en particulier à Bordeaux (section CGT). Des discussions sont en cours pour rattacher les coursiers aux conventions collectives. En Suisse par exemple, un rattachement à la convention collective des chauffeurs routiers a été opéré.

## Evaluation de la mesure

Coopcycle propose un modèle économique alternatif à celui des plateformes capitalistiques de livraison instantanée. Plutôt que de faire de la rémunération des coursiers la seule variable d'ajustement sur laquelle la plateforme agit (sur ce point voir Aguilera, Dabanc et Rallet, 2018), l'objectif de Coopcycle est de garantir des revenus décents, avec des marges faibles prélevées sur les commerçants/restaurateurs/clients. Mais cela n'est possible que parce que Coopcycle ne se positionne pas sur le segment concurrentiel des plateformes de foodtech, « qui ne permettent pas de payer les livreurs de façon décente », mais sur celui, plus rémunérateur, de la « livraison dernier kilomètre ». La contrepartie pour la rémunération plus élevée est donc un prix plus élevé du service. Le rationnel est aussi que le secteur de la livraison de plats instantanés par le biais de plateformes capitalistes est caractérisée par une situation fortement concurrentielle et une guerre des prix, les plateformes créant également des restaurants virtuels aujourd'hui.



*« la livraison du dernier kilomètre c'est quelque chose qui, avec l'accent mis sur l'écologie, les préoccupations relatives aux embouteillages des villes, fonctionnent en fait très bien en fait désormais. (...). C'est vraiment souvent ce qui est rentable à partir de vélo cargo en pour les coopératives de livreurs. Il est très simple de trouver des contrats, à des prix plus élevés. Souvent même les livreurs qui commencent à s'auto-organiser pratiquent des prix trop bas. Ils ont peur et ne se rendent pas compte de la qualité de leur service. Et donc en fait c'est au fur et à mesure, avec les retours d'expérience que l'on a eu depuis notre création, qu'ils peuvent augmenter les prix parce que en fait c'est un service qui est demandé et c'est un service de qualité qu'ils procurent souvent ». (Coopcycle Member)*

Le modèle économique est loin d'être encore stabilisé. Le premier budget IT pour l'association Coopcycle a été voté au printemps 2019, avec les fonds obtenus dans le cadre du trophée ESS de la ville de Paris. La subvention va permettre de financer des déplacements, les coûts d'infrastructure (serveur, hébergement, ainsi que certains services nécessaires). Mais l'essentiel du coût de développement des outils communs a reposé sur du travail gratuit, pour un coût total des développements estimé (source interview) à 200 000 K€. Cela soulève la question du financement des initiatives relevant d'une logique des « communs ». Une piste possible est de reconnaître les externalités positives, pour les villes, de ce type de plateformes, et de les faire bénéficier de subventions publiques. Des exemples de subventions accordées par les municipalités existent en France, en particulier à Paris, avec une plateforme d'insertion « Les lulu dans ma rue ». Aujourd'hui, environ 12 % des revenus de l'association Coopcycle proviennent de fonds publics.

## Bibliographie

### Articles

Aguilera, A., Dablanç, L. and Rallet, A. (2018), '*L'envers Et L'endroit Des Plateformes De Livraison Instantanée, Enquête Sur Les Livreurs Micro-Entrepreneurs À Paris*', *Revue Réseaux*, no. 212.

### Articles de presse / Communiqués de presse

Mediapart (2019), *Le blog de CoopCycle*, press release, available at: <https://blogs.mediapart.fr/coopcycle/blog>.

### Sites de plateformes

Coopcycle (2018), *Coopcycle web page*, available at: <https://coopcycle.org/fr/https://lescoursiersfrançais.fr/comparatif/>

Les coursiers français (2019), '*Comparatif du coursier à vélo: Uber Eats-De-livroo-Stuart-Coursier FR-Frichti-Nestor*', web page, available at: <https://lescoursiersfrançais.fr/comparatif/>.

*Discussions et interviews avec différents membres de Coopcycle.*

# CAS 3: La Responsabilité sociale des plateformes

## Description de la mesure

### *Les deux étapes de la responsabilité sociale*

Depuis 2016, la France s'est engagée dans une démarche de régulation sociale des plateformes privilégiant l'entrée par la responsabilité sociale des plateformes. Cette démarche résultait d'un choix spécifique en matière de scénario de régulation, consistant à privilégier l'amélioration concrète des droits des travailleurs via la responsabilisation des plateformes, et indépendamment des statuts, c'est-à-dire en adoptant une approche pragmatique des petits pas.

Deux étapes sont à distinguer. La première a été enclenchée avec l'adoption de la loi Travail du 8 Août 2016<sup>24</sup> et en particulier l'article 60 de cette Loi, qui a introduit le principe de la responsabilité sociale des plateformes. La seconde étape s'est ouverte au printemps 2018, au moment de l'examen du projet de loi sur la réforme de la formation professionnelle<sup>25</sup> porté par le nouveau gouvernement issu des élections présidentielles de mai 2017. Porté par un député issu de la nouvelle majorité et corapporteur du projet de loi, un amendement a été introduit pour permettre aux plateformes d'adopter des chartes unilatérales précisant les conditions d'exercice de leur responsabilité sociale. The amendment (adopted as article 66 of the law) was rejected by the Constitutional Council in the summer of 2018<sup>26</sup>, but the government reintroduced it in a recent legislative package<sup>27</sup>.

Le projet de charte a été réintroduit à l'automne 2018, dans le cadre du projet de loi d'Orientation des Mobilités<sup>28</sup> Le projet de loi permet aux plateformes relevant du champ de la responsabilité sociale de la loi de 2016 (principalement les plateformes de type 1 et 2 du projet Don't GIG UP) et qui interviennent dans le secteur de la mobilité (voitures de transport avec chauffeur ou livraison de marchandises au moyen d'un véhicule à deux ou trois roues, motorisé ou non) d'adopter des chartes facultatives unilatérales (article 20 du projet de loi). Le projet de loi propose également, pour ces plateformes, d'introduire des mesures visant à instaurer des obligations de transparence des plateformes à l'égard des travailleurs qu'elles intermédièrent. Enfin, un amendement gouvernemental (amendement 3299, devenu l'article 20 quinquies) propose d'assouplir les conditions d'exercice des examens à la profession de VTC (voir le

24 Loi n° 2016-1088 du 8 août 2016 relative au travail, à la modernisation du dialogue social et à la sécurisation des parcours professionnels/ Law no. 2016-1088 of 8 August 2016 regarding work, modernising the social dialogue, and professional careers.

25 Loi n° 2018-771 du 5 septembre 2018 pour la liberté de choisir son avenir professionnel. Law no. 2018-771 of 5 September 2018

26 Mainly due to procedural reasons.

27 The proposal is included in the bill entitled 'Draft Orientation Law on Mobility' (Projet de loi d'orientation des mobilités) (article 20) presented by the Council of the Ministers on 26 November 2018.

28 Projet de loi d'orientation des mobilités (TRET1821032L) <https://www.legifrance.gouv.fr/af-fichLoiPreparation.do?idDocument=JORFDOLE000037646678&type=general&typeLoi=proj&le-gislature=15>

case study sur la loi Grandguillaume). Surtout, l'amendement 3299 (article 20 quinquies) autorise le gouvernement à prendre, par voie d'ordonnance, des mesures législatives afin de déterminer les modalités de représentation des travailleurs indépendants des plateformes, et les conditions d'exercice de cette représentation. Un délai de douze mois est prévu à compter de la promulgation de la loi.

Le projet de charte a soulevé d'intenses débats en France depuis l'automne 2018, avec de nombreuses prises de positions, syndicales et de parties prenantes de l'économie des plateformes et du dialogue social (voir Box 1 et 2 ci-dessous),

A l'été 2019, cette seconde étape n'est pas aboutie. En effet, les députés et sénateurs ont échoué à **s'accorder sur un texte commun** en commission mixte paritaire le 10 juillet 2019, et le projet de loi va revenir à l'Assemblée Nationale le 2 septembre 2019. Par ailleurs, une nouvelle phase va s'ouvrir après l'adoption de la loi, sur le terrain du dialogue social. Lors des débats parlementaires, le gouvernement a par ailleurs annoncé qu'il mettrait en place une concertation avec les acteurs.

## Description de la plateforme

### **La responsabilité sociale introduite par l'article 60 de la loi du 8 August 2016 (Loi dite « Travail »<sup>29</sup>)**

La loi a conféré trois droits spécifiques aux travailleurs des plateformes : la protection contre les accidents du travail, le droit à la formation et la reconnaissance du droit de cessation d'activité (grève).

Ces trois droits constituent la responsabilité sociale de la plateforme à l'égard des travailleurs qu'elle intermédie. Ces droits ne concernent pas toutes les plateformes, mais seulement celles qui déterminent les caractéristiques de la prestation de service fournie ou du bien vendu et qui fixent également le prix de la prestation (typiquement, cela concerne les plateformes de type 1 et 2 du présent projet).

#### *Implications en termes d'emploi et de sécurité sociale*

Le premier volet de la responsabilité sociale oblige la plateforme à prendre en charge, dans la limite d'un plafond fixé par décret, les frais d'assurance couvrant le risque d'accidents du travail (Art. L. 7342-2 du Code du travail). La plateforme est dispensée de cette obligation si le travailleur adhère au contrat collectif d'assurance qu'elle a mis en place pour ses collaborateurs, à condition d'offrir des garanties au moins équivalentes à celles prévues dans l'assurance individuelle.

Le deuxième volet de la loi ouvre aux travailleurs des plateformes des droits d'accès à la formation continue. Mais ces droits sont calqués sur ceux des autres travailleurs indépendants et donc limités (Art. L. 7342-3 du Code du travail) : droit à l'abondement aux contributions des travailleurs indépendants à leurs obligations de contribution à leur formation (sans minimum obligatoire) et prise en charge par les plateformes des frais d'accompagnement à la validation des acquis de l'expérience (VAE).

L'exercice de ces deux droits est conditionné à l'existence d'un chiffre d'affaires minimal réalisé par le travailleur sur la plateforme. Un décret du 4 mai 2017

<sup>29</sup> Loi n° 2016-1088 du 8 août 2016 relative au travail, à la modernisation du dialogue social et à la sécurisation des parcours professionnels.



(Décret n° 2017-774) a fixé ce seuil minimal à 13 % du plafond annuel de la sécurité sociale (soit 5 099,64 € en 2017).

Le troisième volet de la responsabilité sociale des plateformes reconnaît le droit de grève de ses collaborateurs<sup>283</sup>(Art. L. 7342-5 du Code du travail). Ces grèves ne peuvent pas constituer un motif de rupture de leurs relations avec les plateformes. Les travailleurs bénéficient en outre du droit de constituer une organisation syndicale, d'y adhérer et de faire valoir par son intermédiaire leurs intérêts collectifs<sup>284</sup>(Art. L. 7342-6 du Code du travail).

### **Les nouvelles étapes introduites par le projet de Loi d'Orientation des Mobilités (loi dite « LOM »)**

Les mesures proposées dans le cadre du projet de loi visent à aller plus loin dans la définition de la responsabilité sociale des plateformes. Le champ d'application est restreint aux plateformes qui opèrent dans le secteur de la mobilité (VTC, livraisons de marchandises à deux-trois roues).

Un premier paquet de mesure vise à instaurer des obligations de transparence des plateformes à l'égard des travailleurs qu'elles intermédièrent. Les plateformes devront informer sur le prix minimum prévisible par prestation et la possibilité de refuser d'effectuer une course sans être sanctionné. Elles devront également publier sur leur site internet des indicateurs sur le revenu d'activité (dernière année civile), le temps d'activité et le prix moyen des prestations. Plus de choix et de liberté est en contrepartie donné aux travailleurs, qui peuvent refuser une prestation de service, choisir les plages horaires et les périodes d'inactivité sans se voir pénalisé.

Des chartes facultatives peuvent être mises en place par les plateformes, pour déterminer les conditions et les modalités d'exercices de leur responsabilité sociale, les droits et obligations de la plateforme ainsi que ceux des travailleurs avec lesquelles la plateforme est en relation.

Huit domaines peuvent faire l'objet des chartes : (1) les conditions d'exercice de l'activité professionnelle (garantie de la non exclusivité- liberté de connexion-déconnexion), (2) les modalités d'obtention d'un prix décent, (3) les modalités de développement des compétences, (4) les modalités d'amélioration des conditions de travail, de prévention des risques pro. ; (5) les modalités de dialogue [social] sur les conditions d'exercice de l'activité professionnelle; (6) les modalités d'information sur changements des conditions d'exercice ; (7) la qualité de service attendue ; (8) la possibilité de garanties de prestations sociales complémentaires

Les chartes sont homologuées par l'autorité administrative (après consultation des travailleurs de intermédiés par la plateforme). Cette homologation protège contre la requalification du contrat de prestation de service en contrat de travail. Les litiges sur la conformité de la charte et son homologation sont portés devant le Tribunal de Grande Instance.

## Evaluation de la mesure

### *La place de la responsabilité sociale dans la régulation des plateformes*

L'économie des plateformes est propice à l'émergence de pratiques d'auto-régulation, pour des raisons qui peuvent se comprendre aisément: un cadre juridique non stabilisé et corollairement des expérimentations qui ne cessent de se développer ici et là<sup>30</sup>.

Il est néanmoins nécessaire de distinguer l'autorégulation unilatérale (dépendante de la règle que décide de se fixer la plateforme), d'une forme plus collective d'autorégulation négociée. L'exemple emblématique d'une autorégulation négociée est par exemple le code de bonne conduite allemand qui, parce qu'il est négocié, repose sur un équilibre entre parties prenantes pas forcément transposable dans les pays où le syndicalisme est faible.

Dans le cas des chartes proposées en France, ces garanties sont loin d'être acquises.

La protection apportée est cependant toute relative puisque la charte reste facultative, et unilatérale. Certes, les chartes doivent faire l'objet d'une homologation de l'administration, et faire l'objet d'une consultation des travailleurs des plateformes. Mais une consultation n'équivaut pas à une négociation.

De nombreux acteurs syndicaux, mais aussi de la société civile, se sont prononcés contre les chartes facultatives (voir box 1 et box 2), et pour des avancées concrètes en matière de représentation et de négociation collective dans le cadre des plateformes.

Dans le cas où la loi LOM serait adoptée, le gouvernement déposerait un projet de loi d'habilitation à légiférer par ordonnance d'une durée de 12 mois afin de laisser le temps aux acteurs du secteur de s'organiser. C'est une avancée qui laisse la place à la concertation.

*Les chartes peuvent-elles réduire le risque juridique et clarifier la question de la requalification et des statuts?*

L'espoir, pour les promoteurs des chartes, est qu'elles incitent les acteurs vertueux à adopter des mesures en faveur des travailleurs de plateformes, et qu'il en résulte une réduction du recours juridictionnel<sup>31</sup>.

La protection contre le risque juridique de requalification en contrat de travail a été dès le début très présente dans les débats autour de la mise en œuvre de la responsabilité sociale des plateformes. L'idée était en effet, pour les plateformes, que l'encadrement par la loi des initiatives prises en matière de protection, les protègent contre les actions en justice. La question de l'exclusion du lien de subordination a été présente dès 2016 et la discussion de l'article 60 de la loi Travail. Dans la première version de la loi, il était en effet prévu que l'exercice de la responsabilité sociale protégerait contre le risque de requalification,

30 Pour des éléments de réflexion partagés sur l'autorégulation, on peut se référer au document de restitution de l'événement participatif co-organisé par l'ETUI, l'ETUC, le réseau Sharers & Workers (co-animé par IRES et ASTREES) du 23 janvier 2018. « Construire par le dialogue une économie des plateformes performante et responsable » <https://www.sharersandworkers.net/23-janvier-2018-construire-par-le-dialogue-une-economie-des-plateformes-performante-et-responsable/>

31 Cette idée a notamment été formulée par le juriste Jean-Emmanuel Ray au Séminaire du 12 juin 2019 co-organisé par le Ministère des Finances et le Ministère du travail « L'organisation du travail à l'ère numérique : les plateformes de services », <https://www.tresor.economie.gouv.fr/Evenements/2019/06/12/l-organisation-du-travail-a-l-ere-numerique>.

mais cette disposition n'a pas survécu aux discussions du projet de loi. Une étape supplémentaire a été franchie en 2019 avec le projet de loi d'Orientation des Mobilités. En effet, le projet de loi stipule qu'une fois qu'elles ont été homologuées par l'administration du travail, les chartes protègent du risque de requalification.

Plusieurs experts en matière de droit du travail doutent cependant de la capacité qu'auraient les chartes à protéger effectivement contre le risque de requalification<sup>32</sup>. En effet, les huit thématiques qui constituent le cœur de la charte et garantissent le statut d'indépendant ou à tout le moins une présomption de non-subordination peuvent se lire en creux, comme autant d'indices du lien de subordination. Il peut donc y avoir un effet boomerang. La charte permet de cibler les éléments que le juge vérifiera pour requalifier le cas échéant la prestation de travail en contrat de travail. La compétence retenue du tribunal de grande instance n'empêche pas par ailleurs un travailleur de plateforme de demander la requalification en contrat de travail devant le conseil de prud'hommes.

*Que peut-on attendre de mesures en faveur de la transparence des conditions de travail ?*

Dans le cadre du projet de loi LOM, Les plateformes doivent communiquer les informations nécessaires à la réalisation de la prestation. Certes, les plateformes devront informer sur le prix minimum prévisible par prestation et la possibilité de refuser d'effectuer une course sans être sanctionné. Elles devront également publier sur leur site internet des indicateurs sur le revenu d'activité, le temps d'activité et le prix moyen des prestations.

Mais sous couvert de transparence souhaitée par les acteurs, les plateformes se prémunissent des risques de requalification en instituant un principe de libre connexion. Mais l'algorithme peut être adapté. Il est par exemple possible de mettre en place un système d'incitation qui permette de définir un profil de chauffeur. Avec par exemple le risque qu'un chauffeur qui, du fait de la faible rémunération attendue, refuse des courses, ne soit plus ou moins sollicité pour les courses les plus rémunératrices.

*Quelles protections concrètes ont-elles été apportées par la première phase de responsabilité sociale (article 60)*

Aucun bilan officiel n'a été tiré de la loi de 2016.

The record that can be drawn is mixed. This leads to linking the social rights of workers to the platform, rather than the person. The guarantees are vaguely defined. For instance, many platforms have partnered with insurance companies to offer these group insurance policies for accident and liability protection. Uber announced a partnership with AXA in July 2017. Uber also announced in May 2018 that it was expanding the partnership on a European scale. Deliveroo also entered into a partnership with AXA in March 2017. These private group contracts are not without raising debate (on their quality, on the consequences for the financing of social protection, on the attachment to the platform rather than to the individual). ). The low obligations for vocational training are also a subject of debate.

La loi de 2016 a en revanche probablement contribué à initier une dynamique positive en matière de formation professionnelle. Plusieurs plateformes ont ainsi engagé des initiatives en faveur de la formation professionnelle des travailleurs concernés : Campus VTC pour Uber notamment. Les attentes sont également fortes en matière de formation professionnelle.

<sup>32</sup> Voir par exemple : <http://www.wk-rh.fr/actualites/detail/102581/comment-assurer-la-representation-des-travailleurs-des-plateformes-.html>

## Bibliographie:

### *Rapports*

Amar, N., Maymil, V., Viossat, L.C., Leconte, M., and Sauvant. A. (2019), La régulation du secteur des voitures de transport avec chauffeur et des taxis, Rapport de l'IGAS N°2018-050R

Amar, N., and Viossat, L.C. (2016), Les plateformes collaboratives, l'emploi et la protection sociale, Rapport de l'Igas no. 2015-121R

### *Contributions à des conférences:*

Chagny, O. (2019), 'L'organisation du travail à l'ère numérique: les plateformes de services', conférence presentation, Politiques de l'emploi -Interactions de l'économique et du juridique, Ministère des Finances et le Ministère du travail, 12 June, Paris, France. <https://www.tresor.economie.gouv.fr/Evenements/2019/06/12/l-organisation-du-travail-a-l-ere-numerique>.

Charhon, P. (2018) 'Plateformes numériques. Mobilisation collective, innovation et responsabilité sociales', conférence presentation, Construire par le dialogue une économie des plateformes performante et responsable» / Starting a european dialogue on the platform economy, 23 January, Brussels, Belgium. <https://www.sharersandworkers.net/23-janvier-2018-construire-par-le-dialogue-une-economie-des-plateformes-performante-et-responsable/>.

Viossat, L.C. (2019), 'L'organisation du travail à l'ère numérique: les plateformes de services', conférence presentation, *Séminaire co-organisé par le Ministère des Finances et le Ministère du travail Politiques de l'emploi -Interactions de l'économique et du juridique*, 12 June, Paris, France. <https://www.tresor.economie.gouv.fr/Evenements/2019/06/12/l-organisation-du-travail-a-l-ere-numerique>

Viossat, L.C. (2018), 'Digitalisation, plateformes, données : l'emploi et le travail en devenir, de nouveaux défis pour le dialogue social?', conférence presentation, *36e session de l'INTEFP Institut National du Travail, de l'Emploi et de la Formation Professionnelle*, IGAS, 13 December, Marcy L'étoile, France. <http://www.intefp.travail-emploi.gouv.fr/plus/actualites/90-la-36e-session-nationale-de-l-intefp>

Viossat, L.C. (2018), 'Country perspective: coordinated policy approach to platform work in France', conférence presentation, *Conference on policy responses to new forms of work*, OECD, 7 November, Paris, France. <https://www.oecd.org/els/emp/conference-new-forms-of-work-policy.htm/>

### *Articles de presse/communiqués de presse*

CGT (2019), 'Projet de loi LOM, des reculs en perspective', press release, 15 July, available at: <https://www.cgt.fr/actualites/france/services-publics-transport/legislation/projet-de-loi-lom-des-reculs-en>.

FO (2019), 'Charte pour les travailleurs des plateformes : la prime au moins disant social!', press release, 13 June, available at: <https://www.force-ouvriere.fr/charte-pour-les-travailleurs-des-plateformes-la-prime-au-moins?lang=fr>

Le Monde (2019), 'La charte des travailleurs de plate-forme « place la France en leader de l'innovation sociale en Europe', 14 April, available at: <https://www>.

[lemonde.fr/idees/article/2019/04/14/la-charte-des-travailleurs-de-plate-forme-place-la-france-en-leader-de-l-innovation-sociale-en-europe\\_5450040\\_3232.html](https://www.lemonde.fr/idees/article/2019/04/14/la-charte-des-travailleurs-de-plate-forme-place-la-france-en-leader-de-l-innovation-sociale-en-europe_5450040_3232.html)

Le Monde (2019), 'Salwa Toko: « Souhaite-t-on créer une société à trois vitesses, constituée de salariés, d'indépendants et de travailleurs au statut hybride?', 27 April, available at: [https://www.lemonde.fr/idees/article/2019/04/27/souhaite-t-on-creeer-une-societe-a-trois-vitesses-constituee-de-salaries-d-independants-et-de-travailleurs-au-statut-hybride\\_5455751\\_3232.html](https://www.lemonde.fr/idees/article/2019/04/27/souhaite-t-on-creeer-une-societe-a-trois-vitesses-constituee-de-salaries-d-independants-et-de-travailleurs-au-statut-hybride_5455751_3232.html)

Le Monde (2019), 'Il est temps que la loi reconnaisse le droit des travailleurs des plates-formes numériques d'être représentés', 19 May, available at: [https://www.lemonde.fr/idees/article/2019/05/19/il-est-temps-que-la-loi-reconnaisse-le-droit-les-travailleurs-des-plates-formes-numeriques-d-etre-representes\\_5464103\\_3232.html](https://www.lemonde.fr/idees/article/2019/05/19/il-est-temps-que-la-loi-reconnaisse-le-droit-les-travailleurs-des-plates-formes-numeriques-d-etre-representes_5464103_3232.html) accessed unknown.

WK RH (2019), 'Comment assurer la représentation des travailleurs des plateformes', 13 June, available at: <http://www.wk-rh.fr/actualites/detail/102581/comment-assurer-la-representation-des-travailleurs-des-plateformes-.html> accessed unknown.

#### *Sites internet*

CFDT (2019), *Syndicalisme Hebdo, Projet de Loi mobilité : péril sur les travailleurs des plateformes*, web page, available at: [https://www.cfdt.fr/portail/actualites/emploi/-/formation/projet-de-loi-mobilite-peril-sur-les-travailleurs-des-plateformes-srv1\\_681972](https://www.cfdt.fr/portail/actualites/emploi/-/formation/projet-de-loi-mobilite-peril-sur-les-travailleurs-des-plateformes-srv1_681972) accessed unknown.

#### *Discussions et interviews avec des parties prenantes:*

Louis-Charles Viossat (IGAS), Franck Bonot (SPIN Consulting). , mobilisation de l'expertise développée par le rédacteur de la note dans le cadre du réseau Sharrers & Workers



**DON'T GIG UP**

[dontgigup.eu](http://dontgigup.eu)