

# La justice cuisine Uber

liberation.fr/france/2019/01/15/la-justice-cuisine-uber\_1703211

15 janvier 2019

Salariat

Par [Amandine Cailhol](#) et [Gurvan Kristanadjaja](#), Photo [Corentin Fohlen](#) – 15 janvier 2019 à 20:27



Porte d'Orléans, à Paris vendredi, des chauffeurs d'Uber et d'autres sociétés de VTC réclament l'instauration d'un tarif minimum. Photo CORENTIN FOHLEN



Le combat entamé par des autoentrepreneurs pour faire reconnaître leur plateforme de transport ou de livraison comme des employeurs commence à porter ses fruits devant les tribunaux.



La justice cuisine Uber

L'étau se resserre autour des plateformes. Jeudi, un arrêt de la cour d'appel de Paris a reconnu le lien de subordination entre un chauffeur VTC et la société Uber, estimant que ce qui les unissait était bien un «contrat de travail». Une décision de justice historique pour les travailleurs «ubérisés», qui considèrent leur situation comme une forme de «*salariat déguisé*». Car, depuis leur arrivée sur le marché français, les Uber, Deliveroo ou Foodora ont

profité du statut d'autoentrepreneur pour faire fonctionner leur business. Avec, pour les prétendants à ce type de job, deux promesses : une activité flexible, sans patron, et une rentrée d'argent quotidienne.

## Assurance

---

Mais trois à quatre ans après la démocratisation de ces plateformes partout en France, beaucoup déchantent. Peu de ce qu'on leur avait fait miroiter s'est réalisé. Ces travailleurs au volant ou à vélo regrettent que certaines applications aient la totale mainmise sur leur activité. *«Ce sont elles qui fixent les prix, et elles peuvent supprimer notre compte comme ça, sans motif»*, avance un chauffeur Uber, concédant réfléchir à engager des poursuites. Certains découvrent aussi trop tard qu'elles ne prennent pas en charge les frais de fonctionnement (assurance, essence, remplacement du matériel), quand d'autres réalisent, après des accidents, que les plateformes ne couvrent pas non plus les frais d'arrêt-maladie. *«En gros, on a tous les inconvénients mais aucun avantage»*, résume Brahim, VTC engagé dans une procédure contre Uber. Résultat, partout en France, des chauffeurs et coursiers à vélo s'organisent pour faire reconnaître, eux aussi, le lien de subordination qui les lie aux plateformes (une centaine de personnes ont déjà engagé une procédure, notamment à Paris, Nice ou Toulouse). Seuls ou en groupe, ils s'attaquent à ces entreprises qui pèsent parfois plusieurs milliards d'euros. Il y a quelques mois, ces initiatives paraissaient au mieux courageuses, au pire illusoires.

Aujourd'hui, elles ont, pour certaines, de réelles chances d'aboutir. Car fin novembre, une autre décision de la plus haute juridiction française, la Cour de cassation, leur a donné un avantage important en reconnaissant pour la première fois le lien de subordination entre David, un ancien livreur, et la société de livraison de repas pour laquelle il travaillait, Take Eat Easy (désormais fermée). Ce passionné de vélo de 33 ans l'admet pourtant lui-même : il a saisi les prud'hommes au départ presque par hasard. Lorsqu'il se fait renverser par une voiture fin 2016, il n'est dans aucune association de coursiers. Un proche lui conseille un avocat pour se défendre. *«Je faisais ça le soir pour payer mon loyer, en plus d'une formation que je suivais la journée. Mais lorsque je me casse le pied au bout de quatre mois, je ne peux plus travailler, ni aller à ma formation. Je les en informe, et ils me demandent de me déplacer pour rendre le sac et le téléphone qui était mis à ma disposition alors que je ne peux plus marcher»*, se souvient-il. *«Là, j'ai compris que ça serait tout pour ma gueule. Et je réalise que ça aurait dû être en fait un accident du travail»*, poursuit David, qui est aujourd'hui intermittent du spectacle.

### A lire aussi [Uber à Londres : la justice rend raison aux chauffeurs](#)

Son avocat, M<sup>e</sup> Paul Beaussillon, pense déjà à l'époque pouvoir prouver que, malgré le statut d'autoentrepreneur, il y a bien une subordination à la plateforme : *«Il y avait un faisceau d'indices : le fait qu'on lui demande de respecter un tas de consignes par exemple. La décision a retenu deux choses : la géolocalisation comme un ensemble de règles pour contrôler l'exécution, et l'existence d'un système de sanctions»*, explique M<sup>e</sup> Beaussillon. *«Quand on lisait leurs mails, on avait vraiment l'impression de faire partie de Take Eat Easy. Ils parlaient d'équipe dans leurs newsletters, il y avait même une élection du meilleur livreur. On avait un téléphone, un sac. Ils nous faisaient croire qu'on était partenaires, alors que*

*quand il y a eu un problème on ne l'était plus», raconte l'ancien livreur. «L'initiative d'être autoentrepreneur n'a pas été prise par David. Il a répondu à une annonce sur Internet et en retour Take Eat Easy lui a envoyé un kit pour créer le statut», ajoute le défenseur du dossier.*

Fin novembre, David apprend par un coup de fil, un peu étonné, que la Cour de cassation vient de trancher en sa faveur. Pour aboutir, M<sup>e</sup> Paul Beaussillon s'est rapproché de la CGT, qui s'est portée partie intervenante et s'est acquitté des frais. *«Sur le coup, je n'ai pas vraiment réalisé. Je n'ai pas fait ça pour l'argent, plus par colère. Je regrette surtout qu'on ne m'ait pas informé sur le statut d'autoentrepreneur au départ. Si cette décision peut améliorer les conditions de certains, c'est tant mieux.»*

## Vide juridique

---

Pour ceux qui ont engagé une procédure contre une plateforme, le cas de David représente un espoir. D'autant que les victoires se multiplient aussi à l'étranger. A Londres, le 19 décembre, Uber a perdu un nouveau recours en justice contre la reconnaissance du statut d'employé à ses chauffeurs. De quoi mettre en danger le mastodonte et ses pairs, si ces décisions faisaient jurisprudence ? Ou au moins les contraindre à revoir les conditions qu'elles imposent aux travailleurs indépendants ? Uber, pour l'heure, tient tête. Vendredi, le groupe a dit se pourvoir en cassation, après la décision de la cour d'appel de Paris la veille. *«Les chauffeurs choisissent d'utiliser l'application Uber pour l'indépendance et la liberté»,* s'est défendu un porte-parole du groupe. Dans l'ensemble, les plateformes demeurent plutôt silencieuses face aux attaques. De quoi maintenir le flou juridique.

Mais elles pourraient avancer un argument majeur : les travailleurs ubérisés eux-mêmes, s'ils réclament de meilleures conditions de travail, ne sont pas tous favorables à un passage au salariat. La CFDT l'a bien compris. Trois de ses fédérations se sont rapprochées de ces travailleurs indépendants pour qui elles réclament une meilleure protection sociale. Et non une reconnaissance du lien de subordination, *«car la plupart de ces travailleurs ne veulent surtout pas devenir salariés»,* assure Géraldine Cornette, de la CFDT.

A lire aussi [Philippe Martinez : sur l'ubérisation, «on est loin d'avoir rattrapé notre retard»](#)

La mobilisation des syndicats autour de ces questions reste toutefois timorée. *«C'est difficile, car on est face à des personnes dispersées sur le territoire»,* explique la cédétiste. *«Les syndicalistes ont halluciné quand on leur a raconté notre monde,* note de son côté Arthur Hay, à la tête du syndicat CGT des coursiers à vélo de Gironde. *Certains ne savaient pas comment faire avec nous. D'autres cégétistes avaient peur, en nous acceptant, de justifier le système des plateformes.»* Depuis, le ton a un peu changé à la CGT, assure Philippe Martinez, le secrétaire général du syndicat. Quant aux dirigeants politiques, ils n'ont pas su, non plus, offrir de réponse concrète. L'idée d'une charte pour ces travailleurs, portée par le député LREM Aurélien Taché, a été rejetée par le Conseil constitutionnel mi-2018. Elle n'avait de toute façon pas le soutien des principaux intéressés qui la jugeaient peu ambitieuse. Les ubérisés ont donc engagé, avec leurs propres armes, un long combat pour faire valoir leurs droits.

[Amandine Cailhol](#), [Gurvan Kristanadjaja](#) Photo Corentin Fohlen

# Le salariat sur la bonne voie

---

 liberation.fr/apps/2019/01/uber-and-co

## Uber & Co

---

Par Gurvan Kristanadjaja et Amandine Cailhol (production : Libé Labo) – 16 janvier 2018 à 12:01

L'étau se resserre autour des plateformes. Jeudi, un arrêt de la cour d'appel de Paris a reconnu le lien de subordination entre un chauffeur VTC et la société Uber, estimant que ce qui les unissait était bien un «contrat de travail». Une décision de justice historique pour certains travailleurs «ubérisés» qui considèrent leur situation comme une forme de «salariat déguisé». Car depuis leur arrivée sur le marché français, les Uber, Deliveroo ou Foodora ont profité du statut d'autoentrepreneur pour faire fonctionner leur business. Avec, pour les prétendants, deux promesses: une activité flexible, sans patron, et une rentrée d'argent quotidienne importante.

### Assurance

---

Trois à quatre ans après la démocratisation de ces plateformes partout en France, beaucoup déchantent. Peu de ce qu'on leur avait promis s'est réalisé. Les travailleurs regrettent que certaines applications aient la mainmise sur leur activité. «*Ce sont elles qui fixent les prix, et elles peuvent supprimer notre compte comme ça, sans motif*», avance un chauffeur Uber, concédant réfléchir à engager des poursuites. Certains découvrent aussi trop tard qu'elles ne prennent pas en charge les frais de fonctionnement (assurance, essence, remplacement du matériel), quand d'autres réalisent après des accidents que les plateformes ne couvrent pas non plus les frais d'arrêt maladie. «*En gros, on a tous les inconvénients mais aucun avantage*», résume Brahim, VTC engagé dans une procédure contre Uber (*lire page 4*). Résultat, partout en France, des chauffeurs et coursiers à vélo s'organisent pour faire reconnaître eux aussi le lien de subordination qui les lie aux plateformes (une centaine de personnes ont déjà entamé une procédure, notamment à Paris, Nice ou Toulouse). Seuls ou en groupe, ils s'attaquent à ces firmes qui pèsent parfois plusieurs milliards d'euros. Il y a quelques mois encore, les observateurs ne donnaient pourtant que peu de crédit à ces initiatives jugées au mieux courageuses, au pire illusoires.

Brahim

38 ans, Chauffeur VTC, poursuit Uber

Jérôme

49 ans, ancien couriser, poursuit Tok Tok Tok

Antoine

23 ans, ancien responsable des opérations et coursier, poursuit Foodora

Aujourd'hui elles ont, pour certaines, de réelles chances d'aboutir. Car fin novembre, une autre décision de la plus haute juridiction française, la Cour de cassation, leur a donné un avantage important en reconnaissant pour la première fois le lien de subordination entre David, un ancien livreur, et la société de livraison de repas pour laquelle il travaillait, Take it Easy (désormais fermée). Ce passionné de vélo de 33 ans l'admet pourtant lui-même: il a saisi les prud'hommes au départ presque par hasard. Lorsqu'il se fait renverser par une voiture fin 2016, il n'est dans aucune association de coursiers. Un proche lui conseille un avocat pour se défendre. *«Je faisais ça le soir pour payer mon loyer, en plus d'une formation que je suivais la journée. Mais lorsque je me casse le pied au bout de quatre mois, je ne peux plus travailler, ni aller à ma formation. Je les en informe, et ils me demandent de me déplacer pour rendre le sac et le téléphone qui était mis à ma disposition alors que je ne peux plus marcher»*, se souvient-il. *«Là j'ai compris que ça serait tout pour ma gueule. Et je réalise que ça aurait dû être en fait un accident du travail»*, poursuit celui qui est aujourd'hui intermittent du spectacle.

Son avocat, M<sup>e</sup> Paul Beaussillon, pense déjà à l'époque pouvoir prouver que, malgré son statut d'autoentrepreneur, il y a bien une subordination à la plateforme: *«Il y avait un faisceau d'indices: le fait qu'on lui demande de respecter un tas de consignes par exemple. La décision a retenu deux choses: la géolocalisation comme un ensemble de règles pour contrôler l'exécution, et l'existence d'un système de sanctions»*, explique M<sup>e</sup> Beaussillon.

*«Quand on lisait leurs mails, on avait vraiment l'impression de faire partie de Take it Easy. Ils parlaient d'équipe dans leurs newsletters, il y avait même une élection du meilleur livreur. On avait un téléphone, un sac. Ils nous faisaient croire qu'on était partenaires alors que quand il y a eu un problème on l'était plus»*, décrit l'ancien livreur. *«L'initiative d'être autoentrepreneur n'a pas été prise par David. Il a répondu à une annonce sur Internet et en retour Take it Easy lui a envoyé un kit pour créer le statut»*, ajoute le défenseur du dossier.

Fin novembre, David apprend par un coup de fil, un peu étonné, que la Cour de cassation vient de trancher en sa faveur. Pour aboutir, M<sup>e</sup> Paul Beaussillon s'est rapproché de la CGT, qui s'est portée partie intervenante et s'est acquitté des frais. *«Sur le coup je n'ai pas vraiment réalisé. Je n'ai pas fait ça pour l'argent, plus par colère. Je regrette surtout qu'on ne m'ait pas informé sur le statut d'autoentrepreneur au départ. Si cette décision peut améliorer les conditions de certains, c'est tant mieux.»*

## Vide juridique

---

Pour ceux qui ont engagé une procédure contre une plateforme, le cas de David représente un espoir. D'autant que les victoires se multiplient aussi à l'étranger. A Londres, le 19 décembre, Uber a perdu un nouveau recours en justice contre la reconnaissance du statut d'employé à ses chauffeurs. De quoi mettre en danger le mastodonte et ses pairs, si ces décisions faisaient jurisprudence? Ou du moins à les pousser à faire évoluer leur modèle et revoir les contraintes de travail qu'elles imposent aux travailleurs indépendants? Uber, pour l'heure, tient tête. Vendredi, le groupe a déclaré se pourvoir en cassation, suite à la décision de la cour d'appel de Paris. *«Les chauffeurs choisissent d'utiliser l'application Uber pour l'indépendance et la liberté»*, s'est défendu un porte-parole du groupe. Dans l'ensemble, les plateformes demeurent plutôt silencieuses face aux attaques. De quoi maintenir le flou juridique.




Elles pourraient, par ailleurs, avancer un argument majeur : les travailleurs ubérisés, eux-mêmes, s'ils réclament de meilleures conditions de travail, ne sont pas tous, loin de là, favorables à un passage au salariat. La CFDT l'a bien compris. Trois de ses fédérations se sont rapprochées de ces travailleurs indépendants pour qui elles réclament une meilleure protection sociale. Et non une reconnaissance du lien de subordination, «*car la plupart de ces travailleurs ne veulent surtout pas devenir salariés*», assure Géraldine Cornette, de la CFDT.

La mobilisation des syndicats autour de ces questions reste toutefois timorée. «*C'est difficile, car on est face à des personnes dispersées sur le territoire*», explique la cédétiste. «*Les syndicalistes ont halluciné quand on leur a raconté notre monde*, note, de son côté Arthur Hay, à la tête du syndicat CGT des coursiers à vélo de Gironde. *Certains ne savaient pas comment faire avec nous. D'autres cégétistes avaient peur, en nous acceptant, de justifier le système des plateformes.*» Depuis, le ton a - un peu - changé à la CGT, assure Philippe Martinez, le secrétaire général du syndicat. Quant aux dirigeants politiques, ils n'ont pas su, non plus, offrir de réponse concrète. L'idée d'une charte pour ces travailleurs, portée par le député LREM Aurélien Taché, a été rejetée par le Conseil constitutionnel mi-2018. Elle n'avait de toute façon pas le soutien des principaux intéressés qui la jugeaient peu ambitieuse. Les ubérisés ont donc entamé, avec leurs propres armes, un long combat pour faire valoir leurs droits.

LIBÉ  
LABO

# Jérôme, 49 ans, ancien livreur de repas à vélo : «Il y a dans l'ubérisation une forme d'occupation idéologique et politique»

 liberation.fr/france/2019/01/15/jerome-49-ans-ancien-livreur-de-repas-a-velo-il-y-a-dans-l-uberisation-une-forme-d-occupation-ideolo\_1703213

15 janvier 2019

Témoignage

Par [Gurvan Kristanadjaja](#), Photos [Martin Colombet](#) — 15 janvier 2019 à 20:27



Jérôme, 49 ans, ancien livreur de repas à vélo : «Il y a dans l'ubérisation une forme d'occupation idéologique et politique»

Dans le milieu des coursiers, Jérôme est une référence. Depuis plusieurs années, ce quadragénaire est à l'origine, avec d'autres, des principales actions menées pour défendre les droits des livreurs. Dans les cortèges, il donne des conseils et prend la parole en public. En 2017, il a contribué à la fondation du Collectif des livreurs autonomes de Paris (Clap) avec l'ambition de mieux organiser la défense de ses confrères.

Pourtant, lorsqu'il s'inscrit en tant que livreur sur la plateforme Tok Tok Tok en 2014 (fermée depuis), Jérôme n'est pas un militant. Après une longue période de chômage, cet ex-animateur périscolaire voit dans la livraison de repas à domicile un bon moyen de se remettre en activité. *«Quand j'ai entendu parler de ça, je me suis dit que c'était comme être serveur dans tout Paris et à vélo. Je trouvais ça génial !»* se souvient-il. Comme d'autres, il crée un statut d'autoentrepreneur et signe un contrat d'intermédiation avec la société. *«Très vite, je m'aperçois que ce n'est pas aussi fun que ça. Quand je signe mon contrat, je suis payé à la course. Au bout d'un mois, je perds 10 kilos et je suis fatigué»*, décrit-il. Lorsqu'il se blesse dans un accident en pleine livraison, son congé n'est pas pris en charge. Un proche lui conseille de parler de sa situation avec un juriste. Comme les autres livreurs, il porte une tenue de l'entreprise, a un téléphone et une carte bancaire de la boîte. *«Je lui ai envoyé 30 pages, il a halluciné, il m'a dit "formellement, t'es salarié"»*, se souvient Jérôme. Il découvre aussi qu'une clause dans son contrat l'empêche de travailler pour une autre entreprise de livraison pendant deux ans. *«Là, le juriste m'explique ce qu'est la subordination et je tombe des nues.»*

A lire aussi: [La justice cuisine Uber](#)

Il prend contact avec un avocat en octobre 2014 et plaide pour une action collective auprès d'autres coursiers. *«Quand je livrais, je prenais contact avec d'autres devant les restaurants.»* Avec neuf livreurs, il engage une procédure aux prud'hommes pour faire reconnaître le lien de subordination. Au cours de la conciliation, huit coursiers acceptent les indemnités proposées par la société, entre 1 000 et 3 000 euros. *«C'était déjà une petite victoire pour eux»*, reconnaît Jérôme. Depuis, la procédure court toujours et il attend le jugement en appel, après avoir été débouté une première fois.

Ce combat contre la société lui a aussi donné l'envie de défendre d'autres confrères. Il a contribué à créer les premiers groupes Facebook de discussions dans la profession, quand il n'y avait alors que peu de collectifs constitués. Aujourd'hui, il travaille en tant que chauffeur-livreur en CDI, mais consacre la moitié de son temps à son activité militante. Celui qui se décrit comme un *«socialiste jaurésien de la génération de Mitterrand»* y voit un moyen de trouver plus de justice dans ce métier et de faire converger les revendications souvent similaires de confrères *«seuls sur leurs vélos»*.

*«Je ne me bats pas contre le statut d'autoentrepreneur, mais c'est un cheval de Troie. Il y a dans l'ubérisation une forme d'occupation idéologique et politique où l'on valorise surtout le pouvoir d'achat»*, analyse-t-il. Autre motif d'espoir : son collectif, le Clap, a rencontré d'autres associations de livreurs à Bruxelles en octobre. Avec pour but de porter collectivement leurs revendications sociales.

[Gurvan Kristanadjaja Photos Martin Colombet](#)

La lettre politique

de Laurent Joffrin

Recevez tous les jours le billet politique de Laurent Joffrin

Après cet article





# Martinez : sur l'ubérisation, «on est loin d'avoir rattrapé notre retard»

liberation.fr/france/2019/01/15/martinez-sur-l-uberisation-on-est-loin-d-avoir-rattrape-notre-retard\_1703214

15 janvier 2019

Interview

Par Amandine Cailhol et Gurvan Kristanadjaja – 15 janvier 2019 à 20:27



Après une période de flottement, le secrétaire général de la CGT, Philippe Martinez, mène avec les autres centrales une réflexion sur le «nouveau statut du salarié», assorti de droits individuels transférables.



Martinez : sur l'ubérisation, «on est loin d'avoir rattrapé notre retard»

Nés pour défendre le prolétariat, les syndicats ont longtemps eu du mal à se positionner vis-à-vis du nouveau précaire de l'ère numérique. Mais la question de la défense de ces jeunes travailleurs ubérisés monte au sein des grandes centrales. La CGT essaye de se mobiliser sur la question. Son secrétaire général, Philippe Martinez, veut construire avec eux *«quelque chose qui ressemble à du droit collectif»*.

Un ex-livreur de Take Eat Easy est parvenu à faire reconnaître un lien de subordination par la justice. D'autres actions similaires sont en cours, qui ne sont pas portées par les syndicats. Pourquoi ?

Ces salariés, soi-disant indépendants, sont des travailleurs précaires qui n'ont aucune protection et sont sous la complète dépendance des plateformes. Consciente de la situation, la CGT a décidé de mener une action concrète en leur faveur en soutenant le salarié de Take Eat Easy dans la procédure juridique dont vous parlez. Le monde du travail a évolué avec le développement des intérimaires, des contractuels dans la fonction publique, puis des travailleurs des plateformes. La CGT peut avoir des difficultés à travailler avec ceux qui n'ont pas de contrat de travail classique, car elle ne les croise jamais. De plus, certains considèrent encore à la CGT que les personnes qui subissent ces nouvelles formes de travail y adhèrent. En réalité, la grande majorité des gens qui cherchent un emploi prennent juste le boulot qu'ils trouvent. Certains travailleurs des plateformes peuvent se dire satisfaits, car ils pensent que leur mode de travail leur permet de ne pas être soumis à un patron, mais petit à petit, ils se rendent compte que leur liberté est très conditionnée. Quand cela arrive, leur premier réflexe n'est pas de venir nous voir. Comme une majorité de Français, ils n'ont jamais croisé de syndicaliste. Alors, ils créent une association pour se défendre collectivement. Et c'est déjà un premier pas. Le deuxième pas, c'est ensuite d'aller voir un syndicat pour avoir du poids.

La CGT est-elle en retard sur ce sujet ?

Oui, et on est loin de l'avoir rattrapé. On n'est même pas encore à la bonne vitesse. Dans un premier temps, on a appris à connaître ces travailleurs des plateformes. Petit à petit, on essaye désormais de construire avec eux quelque chose qui ressemble à du droit collectif.

Votre syndicat est-il au clair sur les revendications qu'il porte pour ces travailleurs ?

Nous sommes pour qu'il y ait un cadre, une sorte de convention collective. Il y a trois revendications essentielles, pas si éloignées de ce que nous portons pour les salariés. La première est celle d'un salaire minimum. Peu à peu, les plateformes ont rogné leur part fixe, remplacée par des revenus variables liés à leur prestation. La deuxième est celle de

leur temps de travail qui doit être encadré, car pour l'heure, ils n'ont pas d'horaires et doivent être pratiquement disponibles 24 heures sur 24. La troisième est celle du droit à la protection sociale.

A lire aussi: [La justice cuisine Uber](#)

Vous ne défendez donc plus la requalification des contrats en salariat à tout prix...

Il n'y a que les imbéciles qui ne changent pas d'avis. En ce moment, nous menons d'ailleurs une réflexion autour du «nouveau statut du salarié», cette proposition que nous portons depuis longtemps en faveur de droits individuels transférables. Est-ce que le fait de parler de «travail salarié» permet d'intégrer tout le monde ? Un salarié qui devient travailleur d'une plateforme ne devrait-il pas garder ses droits acquis ? Je pense que oui. Tout le monde n'est pas d'accord à la CGT, mais cette question sera mise en débat au prochain congrès de la CGT en mai.

Cette reconnaissance d'une zone grise, comme le fait de faire une place aux travailleurs des plateformes au sein du syndicat, n'est donc pas acceptée par tous ?

Il y a des débats internes. Certains se demandent s'il est possible, lorsqu'on est contre une forme d'exploitation du monde du travail, d'accepter ceux qui s'inscrivent dedans volontairement ou par obligation. Ils craignent qu'en reconnaissant leurs droits, on remette en cause ceux des autres.

Ceux qui sont dans le salariat ont donc aussi peur d'être mis en concurrence ?

C'est pourquoi nous disons, à la confédération, que s'il y avait des règles collectives, cette concurrence serait moindre. On est confrontés à des employeurs qui ne sont soumis à aucune règle. La vraie concurrence, elle est là, c'est du dumping social ! Il y a d'ailleurs un risque de généralisation de ces pratiques, y compris aux salariés. De plus en plus d'employés à domicile, par exemple, bien qu'en CDI, travaillent aussi avec des applications.

Comment bâtir une protection sociale pour ces travailleurs ?

Il faut d'abord reconnaître en justice le lien de subordination, ce qui obligera les plateformes à payer des cotisations sociales. Nous portons aussi ce combat auprès du gouvernement. Il faut des lois. Quant aux mobilisations, elles sont difficiles pour ces travailleurs. Certains préfèrent mettre des cagoules pour manifester, de peur d'être grillés...

La CGT travaille-t-elle avec les autres syndicats ?

On en discute. Tout le monde se rejoint pour porter cette idée de règles collectives. Après, on n'est pas tous d'accord sur les détails. Chacun a un peu travaillé dans son coin, c'est aussi un peu ça le problème...

Et avec vos homologues européens ?

On est en contact. Les Britanniques sont en avance sur nous et ont remporté quelques victoires. Les Italiens ont aussi une approche intéressante, car ils ont une structure territoriale plus forte que la nôtre historiquement.

Point commun entre ces travailleurs et les gilets jaunes, ils se passent les uns et

les autres des syndicats. Pensez-vous, comme l'a dit Laurent Berger de la CFDT, que le syndicalisme est mortel ?

Oui, il est mortel, pourquoi ne le serait-il pas ? Surtout si l'on n'est pas capable de prendre en compte et d'accepter les évolutions du monde du travail. Il y a deux camps, et Marx l'a exprimé clairement : le capital et le travail. Tous ceux qui sont du côté du travail ont leur place à la CGT.

Mais ces gens-là ont du mal à se retrouver dans le syndicalisme, qui n'a pas gagné beaucoup de batailles ces dernières années sur le plan national, voire a encaissé des reculs sociaux...

La CGT gagne des combats tous les jours dans les entreprises ! Après, est-ce que c'est à la hauteur des attaques subies ? Certainement pas... Mais personne ne peut nier que le monde du travail a changé. Je viens d'une boîte, Renault à Boulogne-Billancourt, où on était 35 000 salariés il y a quelques années. Du cadre au type qui contrôle l'accès de la cantine, on avait le même statut. Quand il y avait une négociation salariale, il y avait 35 000 personnes concernées. Je ne sais pas si c'était l'ancien monde, mais il était pas mal ce monde-là. Aujourd'hui, dans une entreprise de taille comparable, il peut y avoir 60 sociétés différentes.

Certains travailleurs des plateformes, habitués aux réseaux sociaux, trouvent la CGT, ses manifs et ses gros ballons rouges, dépassée. Comment rompre avec cette étiquette passéiste ?

On ne fait pas que promener des ballons rouges... Quant aux outils numériques, nous aussi, nous les utilisons. Toutefois, en 2016, la pétition citoyenne sur Internet contre la loi El Khomri n'a pas empêché cette dernière de passer. Je n'ai pas de recette miracle. Mais quand on veut être efficace et qu'on s'attaque à du lourd, la grève reste un des moyens universels. Le fait que ces travailleurs ressentent le besoin de se regrouper est une première étape. C'est la preuve que l'action collective a de l'avenir.

[Amandine Cailhol](#), [Gurvan Kristanadjaja](#)

# Brahim, 38 ans, chauffeur Uber : «J'ai vite senti que c'était une arnaque»

liberation.fr/france/2019/01/15/brahim-38-ans-chauffeur-uber-j-ai-vite-senti-que-c-etait-une-arnaque\_1703216

15 janvier 2019

Témoignage

Par Gurvan Kristanadjaja, Photos Martin Colombet – 15 janvier 2019 à 20:27



Brahim, 38 ans, chauffeur Uber : «J'ai vite senti que c'était une arnaque»

Sur la vitre de la Ford Mondeo quasi neuve, une affichette «18 990 euros à débattre». «Si je la vends, je ferme l'entreprise et je reprends un contrat de salarié», affirme Brahim. Pourtant, lorsqu'il entreprend de devenir chauffeur VTC mi-2016, ce père de famille de 38 ans est



plein d'espoirs. Partout, des publicités promettent 8 000 euros de chiffre d'affaires par mois. Attiré par le magot, il quitte un poste en CDI pour monter sa propre entreprise de VTC. *«J'ai très vite déchanté»,* reconnaît-il.

Quand Uber demande à ses chauffeurs de conduire un véhicule de moins de 6 ans, il investit. La société a noué un partenariat avec une concession à Aulnay-sous-Bois (Seine-Saint-Denis), elle en informe les conducteurs par mail. Pour prétendre à des courses haut de gamme, Brahim cède. Il contracte un crédit et achète un nouveau véhicule à plus de 30 000 euros. Au bout de quelques semaines, il découvre les conditions réelles de son travail. *«On ne décide de rien. Quelqu'un qui roule en 308 SW [un break familial, ndlr] est payé le même prix que moi. Uber prend 25 % de commission. Ils ont aussi créé Uber Pool, un système de covoiturage pour tuer le secteur. Ils se servent du VTC pour faire du taxi low-cost. J'ai vite senti que c'était une arnaque»,* admet Brahim.

A lire aussi: [La justice cuisine Uber](#)

Pour parvenir à vivre correctement, il travaille tous les jours de la semaine, parfois de 6 heures à 22 heures, les créneaux les plus intéressants étant *«ceux de 6 à 10 heures et de 17 à 22 heures»*. Résultat, pour soixante-dix heures de courses, 1 300 euros de chiffre d'affaires dont il faudra ensuite déduire les charges. *«Sans compter qu'en fin de soirée, les gens sont alcoolisés. Ils ne nous respectent pas, parce que la course vaut moins cher que s'ils prenaient le bus pour quatre personnes, et ils pensent qu'on doit avoir des bouteilles d'eau et des bonbons»,* décrit-il. Sa vie de famille s'étiole, il voit de moins en moins ses quatre enfants.

Le père de famille en est convaincu : *«C'est une relation salarié-employeur ! Uber décide de tout, jusqu'au prix de la course. Ce n'est pas une plateforme de mise en relation.»* Le chauffeur se sent piégé. Son activité ne lui assure pas de quoi vivre, mais il faut rembourser son emprunt. Pas d'échappatoire selon lui, quand toutes les autres applications ne sont que des *«clones»* d'Uber. Face à ce qu'il considère être une *«injustice»*, il contacte un syndicat de la profession, le SCP-VTC, qui lui conseille de saisir les prud'hommes. Avec huit confrères, il décide de faire valoir ses droits *«en tant que salarié»* : frais de gazole, entretien du véhicule, assurance... Brahim constate, amer, qu'Uber a, ces dernières années, *«accentué son recrutement en banlieue»*. *«Là où il y a le plus de chômeurs, les gens sont motivés et pensent gagner de belles sommes. Mais ils ne sont pas formés pour assumer les responsabilités d'une entreprise»,* regrette-t-il. En attendant la décision du tribunal prévue en mars, Brahim tente de joindre les deux bouts. Sa femme ne travaille pas, lui touche environ 800 euros par mois de son activité. Toute la famille vit en HLM à Clamart (Hauts-de-Seine). Pas un mot de la société à son sujet, le seul échange s'est fait au tribunal par avocats interposés. Désormais, il a bon espoir qu'elle soit *«mise face à ses responsabilités»*.

[Gurvan Kristanadjaja Photos Martin Colombet](#)

La lettre politique

de Laurent Joffrin

Recevez tous les jours le billet politique de Laurent Joffrin



# Antoine, 23 ans, poursuit Foodora : «Ils voulaient me payer en tant que stagiaire, alors que je n'étais pas scolarisé»

liberation.fr/france/2019/01/15/antoine-23-ans-poursuit-foodora-ils-voulaient-me-payer-en-tant-que-stagiaire-alors-que-je-n-etais-pa\_1703212

15 janvier 2019

Témoignage

Par Gurvan Kristanadjaja, Photos Martin Colombet – 15 janvier 2019 à 20:27



Antoine, ancien livreur à vélo, à Paris le 10 Janvier. Photo Martin Colombet



Antoine, 23 ans, poursuit Foodora : «Ils voulaient me payer en tant que stagiaire, alors que je n'étais pas scolarisé»

Dans un documentaire diffusé sur M6 en 2017, on voit Antoine faire la communication de Foodora, la société de livraison allemande où il travaille à l'époque. Le jeune homme, titulaire d'un bac S et sportif aguerri, est «naturellement» devenu coursier pour la start-up, début 2016. Avant d'être repéré par la direction pour devenir responsable des opérations,

en sus des heures passées sur son vélo. *«Je faisais passer des entretiens, je m'occupais de la gestion du matériel... C'était la promesse d'évoluer dans l'entreprise»*, explique-t-il. Pour occuper cette fonction, il se rend dans les bureaux de la société, avec un ordinateur fourni, un téléphone et une tenue. Pour Foodora, Antoine est une belle tête de gondole. Il est jeune, parle bien, et est désireux de développer ses compétences.

Mais derrière le discours lisse du jeune homme devant les caméras de télévision, il y a une autre réalité : Antoine n'est pas un salarié de Foodora. *«Depuis le début, j'étais autoentrepreneur, même quand je travaillais dans les bureaux. Lorsqu'ils m'ont proposé ce job au départ, ils voulaient me payer en tant que stagiaire, alors que je n'étais pas scolarisé»*, se souvient-il. Dans l'entreprise, l'ambiance start-up est détendue, avec tutoiement de rigueur et soirées pour les coursiers payées par la boîte.

A lire aussi [La justice cuisine Uber](#)

Le jeune homme joue le jeu de l'entreprise, car il y a la promesse prochaine d'un CDI à Versailles, près de chez lui. *«Antoine était même parfois virulent envers nous quand on essayait de s'organiser dans des groupes Facebook pour défendre nos droits»*, se souvient Jérôme Pimot, cofondateur du Collectif des livreurs autonomes de Paris (Clap). Lorsqu'Antoine se casse le nez dans un accident au cours d'une livraison, pas de congés pour lui. *«On m'a seulement répondu : "t'as qu'à bosser plus souvent au bureau"»*, regrette-t-il. Mais à la mi-2017, un contrôle de l'inspection du travail dans la société lui met la puce à l'oreille : *«Je commence à rencontrer des coursiers, à essayer de comprendre.»* Il découvre que d'autres sont dans sa situation. A l'été 2018, quand la perspective de décrocher un jour le CDI promis à 2 700 euros net s'éloigne, il entre en contact avec un avocat sur les conseils d'un ami. Son but : faire reconnaître qu'il a subi du salariat dissimulé. Il s'acquitte, seul, du minimum forfaitaire de 550 euros et se met d'accord avec son avocat sur le partage de 20 % des éventuelles indemnités judiciaires.

Lorsque la société allemande décide finalement de se retirer du marché français à la rentrée 2018, la procédure est déjà engagée. *«Mais j'ai travaillé jusqu'au dernier jour. Car, au départ, ils ne me prenaient pas au sérieux.»* L'arrêt de la Cour de cassation rendu fin novembre, qui reconnaissait le lien de subordination entre un ancien livreur de Take Eat Easy et sa plateforme, change la donne pour lui : *«Jusqu'à présent, ils n'avaient pas pris le temps de regarder le dossier. Aujourd'hui, ils demandent le report pour organiser leur non-solvabilité»*, explique Antoine. En attendant, il travaille tous les soirs en tant que veilleur de nuit. Avec l'espoir, un jour, de tirer un trait sur cette histoire pour monter sa propre entreprise de coach sportif.

[Gurvan Kristanadjaja Photos Martin Colombet](#)

La lettre politique

de Laurent Joffrin

Recevez tous les jours le billet politique de Laurent Joffrin



Après cet article

[En images](#)