



2018

Intervention de Ludovic Badeau, Secrétaire Général de la Fédération des Autoentrepreneurs (FEDAE)

Le modèle d'autoentrepreneur est décrié mais il ne faut pas oublier l'ambiguïté du sujet. Sans statut d'autoentrepreneur, y aurait-il cette activité, serait-elle viable économiquement ? La réponse n'est pas certaine, aussi faut-il voir le statut et le développement de cette activité comme une opportunité, tant pour les livreurs que pour les consommateurs. Il y a toutefois un besoin de légiférer pour éviter les abus.

Il faut rappeler que le statut d'autoentrepreneur avait été initialement créé pour des professions à forte valeur ajoutée, et ce modèle a été détourné de ses objectifs initiaux pour des activités comme celles des coursiers.

Intervention de Jean-Daniel Zamor, président du Collectif des Livreurs Autonomes de Paris (CLAP)

Le CLAP a été fondé le 16 mars 2017 pour dénoncer l'abus de position dominante des plateformes, qui profitent que les livreurs ne soient pas salariés pour prendre des décisions unilatérales qui ne vont pas dans le sens des livreurs et sont de pire en pire. Il ne s'agit donc pas tant d'une lutte contre le statut autoentrepreneur plutôt apprécié par les livreurs, mais le fait que les plateformes profitent d'une « zone grise » juridique pour imposer tout ce qu'ils veulent. Le CLAP veut donner une voix aux livreurs, des droits, la possibilité de se syndiquer, dans le but d'engager un dialogue avec les plateformes, dialogue aujourd'hui à sens unique.

Les livreurs ne sont ni tout à fait indépendants ni tout à fait des salariés, puisque cette indépendance est de plus en plus remise en cause. En effet, ils reçoivent leurs ordres des plateformes, ce sont celles-ci qui font la facturation, ce qui correspond davantage au statut de salarié qu'à celui d'autoentrepreneur. Le CLAP revendique donc pour les coursiers certains avantages des salariés en termes de protection. S'ils souhaitent en quelque sorte bénéficier des avantages des autoentrepreneurs et des avantages des salariés, il faut rappeler qu'aujourd'hui

ce sont les plateformes qui bénéficient de tous les avantages liés à l'absence de salariat, tout en exerçant une autorité sur des travailleurs supposés indépendants.

Jean-Daniel Zamor est devenu livreur en janvier 2016 pour Uber Eats, puis pour Stuart. Il a remarqué un changement de tarification en seulement 3 semaines début 2017. En effet, s'il existait une rémunération à l'heure (7,50€/h) complétant la rémunération à la course (7,50€/course), les prix ont rapidement diminué et seule une rémunération à la course a été maintenue, le prix étant modulé selon la distance. Les livreurs veulent garder leur flexibilité mais ils ne veulent pas qu'elle rime avec précarité. Depuis peu, les coursiers ne sont plus obligés à porter les vêtements de la marque, même si certaines plateformes continuent de sanctionner des coursiers pour cette raison. Ils sont en effet censés être indépendants de la plateforme pour laquelle ils effectuent une prestation de service. Cette flexibilité est toutefois de moins en moins vraie, puisque les plateformes mettent en place un système de classement qui désincite les coursiers à arrêter leur activité, ou à ne pas se positionner sur les horaires définis par la plateforme. Jean-Daniel Zamor parle donc de l'utilisation de ce modèle d'autoentrepreneur comme d'un « cheval de Troie » pour aller vers une fin du salariat. Si l'activité peut permettre à certains de mettre « le pied à l'étrier » à des jeunes qui ont ainsi un premier travail, Jean-Daniel Zamor soutient que les conditions déplorables des coursiers a dégoûté certains du monde de travail en raison des conditions difficiles qu'ils subissaient.

Débats avec le public : résumé des idées échangées

La précarisation et l'absence de contrôle font qu'il y a de plus en plus de scooters parmi les livreurs, alors qu'ils devraient pour cela posséder une licence coûteuse (1500 à 2000€). Les plateformes avaient commencé à promouvoir le vélo pour éviter de payer cette licence.

La loi Travail a mis en place une assurance, mais qui est limitée. En effet, elle ne couvre que les bras, les jambes et la tête. Jean-Daniel Zamor soulève ainsi le cas d'un coursier, Aziz, dont la blessure au ventre n'a pas été prise en charge par l'assurance. Il s'agit là d'une double peine, puisqu'il doit payer ses frais de santé, mais aussi parce qu'il doit arrêter de travailler. De même, la loi a autorisé les coursiers à faire grève, ou plutôt à organiser un « mouvement de refus collectivement concerté », qui les protège en théorie d'un licenciement. Cependant, comme les relations entre le coursier et la plateforme sont des relations contractuelles entre deux entreprises, la plateforme peut mettre fin à une « collaboration » sans motif. A ce sujet, le CLAP engrange des informations pour massifier son mouvement et donner des arguments et du poids à des coursiers trop souvent isolés. Le but du CLAP est en effet de soutenir les coursiers pour créer des mouvements sociaux.

Le débat s'engage ensuite que la question d'une responsabilisation des consommateurs. Ludovic Badeau soutient que celle-ci est nécessaire pour redonner de la valeur à la course, qui est aujourd'hui dévalorisée avec par exemple des abonnements mensuels qui donnent droit à des livraisons illimitées. La course pourrait même à l'avenir être automatisée. Jérôme Pimot, fondateur du CLAP présent dans la salle, reste vigilant quant au discours de culpabilisation des consommateurs, qui a tendance à déculpabiliser les plateformes.

Les incitations fiscales au statut d'autoentrepreneur, comme l'ACRE (réduction des cotisations), est apprécié par les coursiers. Jérôme Pimot considère cependant cela comme un moyen de viabiliser les plateformes, qui sont du coup « subventionnées » par les pouvoirs publics. En effet, sans cette réduction de cotisations, le métier de coursier ne serait absolument pas viable et aucun travailleur ne souhaiterait y participer.

Les coursiers bénéficient d'une certaine médiatisation de leur lutte. Cela pourrait s'expliquer d'une part par le nombre important de consommateurs de ces plateformes parmi les journalistes comme le public des médias, mais aussi par la grande précarité des journalistes, qui sont donc sensibles à ces luttes alors qu'eux-mêmes connaissent une « ubérisation » grandissante.

Le succès de ces plateformes (plus de 20 000 en France, même si les chiffres sont approximatifs car des coursiers peuvent l'être auprès de plusieurs plateformes) s'explique par la recherche de flexibilité, l'ubérisation (ou « plateformes ») répond à un besoin de travailleurs qui veulent une flexibilité. Jean-Daniel Zamor distingue 3 époques dans la plateformes de la profession de coursiers :

1. Des coursiers majoritairement étudiants, qui exercent cette profession pour financer leurs études et bénéficient de la flexibilité, de la possibilité de travailler en dehors de leurs horaires d'études
2. Entre-deux, beaucoup de gens de banlieue deviennent travailleurs pour les plateformes, de plus en plus de courses se font à scooter
3. Surtout chez Uber Eats, les revenus sont devenus tellement faibles, que le phénomène de sous-location de comptes s'est massifié, au prix d'une précarisation (sans-papiers, mineurs...) de personnes qui ne pourraient pas travailler ailleurs. Aujourd'hui, en termes de nombre de coursiers, il y a sûrement plus d'étudiants, mais pour les courses réalisées c'est surtout des personnes très précaires

Ce phénomène croissant de sous-location de comptes est une véritable exploitation car les propriétaires des comptes touchent 50% du revenu de la plateforme, voire parfois arnaquent complètement le coursier, qui ne touche rien. Ce système a du succès dans certains collèges par exemple, car pour des jeunes c'est leur unique source de revenus possible. Certains vont jusqu'à manquer des cours pour ça. L'histoire a été révélée à Nantes. Ce n'est pas un hasard, car il y a presque le plein-emploi dans la métropole, et les gans ne sont pas attirés par les plateformes. Les seuls qui acceptent de travailler comme coursiers sont alors des sans-papiers et autres personnes dans l'impossibilité légale de travailler, pour qui ces plateformes sont la seule source de revenus possible.

Il est intéressant de noter que la naissance du régime d'autoentrepreneuriat et Uber concordent : qui a inventé l'autre ? Le statut existe aussi à l'étranger, notamment en Allemagne depuis 2005, puis a connu une convergence européenne.

Les courses sont assez inégalement réparties : mis à part le midi où elles se font beaucoup vers le 8^e arrondissement, c'est en général vers la périphérie et dans les quartiers avec du dénivelé, ce qui augmente la difficulté pour les coursiers. Il ne faut pas non plus oublier qu'il s'agit-là d'une profession dangereuse. Une des principales mesures des années 1990 pour lutter contre l'insécurité routière et la dangerosité des livreurs avait justement été d'interdire la rémunération à la course, pour privilégier la tarification à l'heure. Ce n'est pas le cas des coursiers

aujourd'hui, pour lesquels la tarification à la course est une pression à la vitesse et les pousse donc à adopter des comportements dangereux.

Si (presque) tout le monde semble d'accord pour dire que les coursiers nécessitent une plus grande protection, la question de la viabilité du modèle économique est posée, d'autant plus que les plateformes connaissent en général de lourdes pertes, compensées par des levées de fonds. Pour Jean-Daniel Zamor, la viabilité de l'entreprise menacée par les droits sociaux a toujours été la menace du patronat dans l'histoire des luttes sociales. Il faut d'une part valoriser la livraison auprès du consommateur pour qu'il accepte de payer, mais également ne pas se résoudre à cette situation et à ces arguments pour obtenir de meilleures conditions de travail auprès des plateformes.