

CHAUFFEURS-LIVREURS : LES INAUDIBLES DE LA RÉPUBLIQUE

Jérôme Giusti

23/03/2020

Les livreurs et travailleurs des plateformes sont-ils les oubliés de cette crise sanitaire, due à l'épidémie de coronavirus, qui touche l'ensemble des pays du monde ? Pour Jérôme Giusti, co-directeur de l'Observatoire Justice de la Fondation Jean-Jaurès, des solutions doivent être trouvées car il ne peut pas exister de liberté sans protection et sans responsabilité.

En février dernier, France-TV diffusait une série documentaire, intitulée « **Invisibles – Les travailleurs du clic** », dénonçant les conditions de travail à l'âge du numérique, un sujet que l'Observatoire Justice de la Fondation Jean-Jaurès étudie depuis 2018. Pour ceux qui s'intéressent au sujet des travailleurs de plateforme à travers, par exemple, le sort des chauffeurs Uber, des livreurs Uber Eats ou Deliveroo, il faut regarder le premier épisode de la série. Bilel vit à Lyon. Il a 24 ans et « fait Uber Eats » depuis deux ans. Il travaille 70 heures par semaine et gagne 400 euros bruts par mois, moins « les charges d'auto-entrepreneur ». C'est lui qui a payé son vélo et son abonnement téléphonique. Il paye aussi ses crevaisons. Pour son sac, il a réglé une caution de 80 euros à Uber. Bilel « enchaîne Uber le matin » et « consacre tous les jours de sa vie à Uber, les week-ends aussi », de 9 heures du matin à 1 heure du matin. Zlat, quant à lui, préfère prendre le scooter qu'il a payé lui-même, après avoir débuté par des courses à vélo car le GPS Uber n'est pas fait pour les vélos mais pour les voitures : il leur dit de « passer par les péripchs, l'autoroute... ». Lui aussi « travaille tous les jours », de 11 heures du matin à 4 heures du matin. Il est rentré « dans le monde d'Uber, dans la secte ». « Putain, ça fait 3 heures, une course, c'est chaud ». « T'as pas de commandes, t'es pas payé ; c'est le problème d'Uber Eats... 2h30 d'attente pour 3 euros ». « On peut faire le bonus le dimanche, de 19h à 22h ». Pour y arriver, il faut « griller les feux rouges, les stops, les sens interdits, faire 15 courses en 3 heures mais c'est pas possible de faire le bonus ». Bilel est tombé à vélo une fois : « il a failli mourir ». Bref, « on n'est pas reconnu comme travailleurs », « on est obligés de se mettre en mode machine », « c'est juste un sous-boulot, un sous-métier ».

En mars, la Cour de cassation a confirmé qu'un chauffeur, ayant poursuivi Uber devant les prud'hommes, peut être requalifié en travailleur salarié : il n'a pas de clientèle propre, ne fixe pas ses prix, ni les conditions de sa prestation, ni son itinéraire. Peu importe qu'il ait la « liberté » de

choisir ses jours et ses heures de travail. Le fait qu'il puisse être déconnecté à tout moment est un signe supplémentaire de sa subordination au pouvoir de sanction de la plateforme qui est considérée, par la Cour, comme une entreprise de transport et non pas comme un simple intermédiaire commercial entre des chauffeurs et des passagers.

Le temps du droit s'accélère. Aujourd'hui, la Cour de cassation prend un premier arrêt contre Uber. En novembre 2018, la Cour de cassation s'était positionnée contre Take Eat Easy. En janvier 2019, la Cour d'appel de Paris avait déjà condamné Uber. À l'étranger, en janvier 2020, la Cour de cassation italienne s'est prononcée contre Foodora et le Tribunal Superior de Justicia de Madrid contre Deliveroo. Mais le temps du droit n'est pas celui de la justice sociale. Rappelons qu'Uber est implanté en France depuis 2011...

Invisibles, les travailleurs du clic sont également inaudibles. Beaucoup parlent en leur nom mais qui écoute vraiment Rafik, Khalil, Amadou, Mansour, Saïd, Mounir, Anis, Mohamed, Brahim, Assane, Hussein, Tahar, Fatima et Vincent ? Que disent-ils ? « On travaille à perte », « J'ai fait un *burn-out* », « Je ne peux plus payer ma voiture » sont des phrases qui se murmurent à mon oreille d'avocat.

Parce que nous ne voulons pas écouter ces « gens-là », nous affirmons collectivement et publiquement, à l'envi, qu'ils veulent être indépendants, qu'ils n'ont pas l'esprit collectif, qu'ils ne travailleraient autrement pas, qu'il faut parfois accepter de gagner un peu plutôt que rien. Quoi d'autre ? Ah oui, j'oubliais, qu'il ne faut pas briser, par une requalification massive, l'essor de la nouvelle, pas si nouvelle tout de même, économie.

La mission Frouin, installée le 14 janvier 2020 par le Premier ministre, a justement pour objectif de réfléchir à une « meilleure représentation » des travailleurs des plateformes. Qui cette mission écoute-t-elle vraiment ? Les plateformes, pour sûr, qui se disent trop souvent porter la voix de « leurs » travailleurs. Les syndicats institués ou auto-proclamés. D'autres « sachants »... À peu près tout le monde, sauf les premiers concernés. Pour réfléchir à la représentation des travailleurs du clic, personne ne les représente vraiment.

Après l'arrêt récent de la Cour de cassation, il semble que le champ d'investigation de cette mission sera bientôt étendu au statut lui-même des chauffeurs-livreurs. Rebelote : charte ou pas charte ? La ministre du Travail, Muriel Pénicaud, veut annoncer des « propositions avant l'été » : « il faut inventer des règles qui permettent la liberté et la protection (...) tout en donnant un cadre qui est clair pour les plateformes ».

Mais pour l'instant, les travaux de la mission sont certainement suspendus pour cause de

coronavirus, comme l'ensemble de l'activité du pays d'ailleurs ; pendant ce temps, est-ce que les chauffeurs et livreurs roulent toujours ? Oui, les applications comme Uber fonctionnent, ainsi que les autres plateformes de livraison à domicile. Uber propose même en ce moment des promotions pour les clients d'Uber Eats. Et ce, avec l'assentiment des pouvoirs publics. Les taxis et VTC ne sont pas concernés par la mesure de confinement général, alors que tous les autres transports sont annoncés comme allant être progressivement limités. La vente à emporter n'est pas non plus interdite. Pas de confinement donc pour Uber et consorts : les chauffeurs et les livreurs sont censés continuer à travailler, alors que la plupart des restaurateurs ont fermé et que, par exemple, la chaîne de restauration rapide américaine Burger King, qui gère aussi Quick, a décidé de fermer ses restaurants et d'arrêter jusqu'à nouvel ordre la livraison.

Sur l'application Uber, des « informations importantes » sont donc diffusées à destination des chauffeurs et livreurs. L'on peut y lire notamment qu'Uber sera peut-être amené « à suspendre temporairement les comptes des chauffeurs testés positifs ou ayant été exposés au Covid-19 ». Les livreurs ne sont étonnamment pas visés. Il faut s'interroger sur la légitimité et l'effectivité d'une telle mesure. À ma connaissance, il n'y a plus aujourd'hui de tests de dépistage systématiques et d'ailleurs, comment Uber pourrait-il avoir connaissance d'une information ainsi couverte par le secret médical, à moins de demander aux chauffeurs un bilan de santé, ce qu'il n'est pas en droit de faire ? Quant à la possibilité qu'ils soient suspendus dans le cas où ils auraient été « exposés au Covid-19 », comment s'assurer de l'effectivité de cette mesure et que cette suspension ne soit pas soumise à l'arbitraire ? Uber annonce également qu'il apportera un « soutien financier jusqu'à quatorze jours » à tout « chauffeur ou coursier testé positif au Covid-19 ou appelé au confinement par une organisation de santé publique ». Aujourd'hui, on l'a vu, pas de confinement pour eux mais si cela arrive, comment se mettrait en place une telle mesure ? Les chauffeurs et coursiers qui veulent « en savoir plus sur le fonctionnement de cette aide » sont invités à accéder à des pages d'explication en anglais (sic). Savent-ils les lire ? En prendre connaissance est cependant très instructif : ce soutien financier aurait pour assiette la rémunération journalière de chacun durant les six derniers mois. Et Uber communique des taux journaliers de référence. Malheureusement, ceux-ci ne semblent pas s'appliquer aux chauffeurs français car ils sont exprimés en dollars.

Quoiqu'il en soit, n'étant pas salariés, les chauffeurs Uber ne bénéficient pas des annonces du président de la République comme, par exemple, le chômage partiel ou encore les congés maladie pour garde d'enfants, sans jours de carence. N'étant pas confinés, bénéficieront-ils alors des indemnisations promises pour les indépendants, les fameux 1500 euros promis par l'État ?

Certains livreurs dénoncent cette situation et estiment ne pas être suffisamment protégés par les plateformes et l'exécutif. Le pays a-t-il encore besoin de bobuns ou de tacos ? Uber promet de

rembourser les gels hydroalcooliques jusqu'à hauteur de 25 euros. C'est une incitation à travailler mais les chauffeurs Uber travaillent-ils encore vraiment ? Ils semblent en réalité et c'est une évidence, qu'ils ne travaillent plus vraiment... mais ils doivent, pour beaucoup, continuer à payer leur location de voiture et la plupart des loueurs refusent, paraît-il, de suspendre les loyers.

Ni salariés, ni indépendants comme toujours mais tous à la rue...

Dans la léthargie des semaines à venir et dans la suite de l'arrêt Uber, qui a donné des idées de requalification à beaucoup, peut-être que les prud'hommes seront saisis par des travailleurs du clic qui trouvent, dans cette crise, un nouvel argument pour se considérer comme insuffisamment protégés. Les tribunaux sont le lieu où s'exprimera nécessairement la voix de ces travailleurs. Mais les prud'hommes ne siègent plus... Il faudra peut-être encore attendre longtemps pour entendre enfin ce que les chauffeurs et livreurs veulent nous dire.

Pour la Fondation Jean-Jaurès, j'ai publié avec Thomas Thévenoud un rapport, le 15 janvier 2020, qui défend le regroupement structurel des chauffeurs, une mutualisation des charges, une socialisation des risques, un statut d'entrepreneur-salarié et possiblement associé, un salaire minimum et un partage des bénéfiques : *Pour travailler à l'âge du numérique, défendons la coopérative !*

Cette solution n'est exclusive d'aucune autre. Nous n'avons pas le monopole du cri et du cœur. En revanche, il faut s'opposer farouchement à l'établissement de tout empire qui ne serait pas celui de la République, une, indivisible et sociale. En vingt ans, nous avons vu se construire une nouvelle économie fondée sur le principe de l'irresponsabilité, là où après deux siècles de progrès technique et social, nous étions parvenus à créer des acteurs industriels et serviciels responsables. En 1955, avec l'arrivée de la société de l'automobile, nous avons institué dans la loi une « responsabilité sans faute », pour protéger les victimes d'accidents automobiles qui, même causés par le piéton, sont toujours de la responsabilité exclusive des chauffeurs, bons ou mauvais. Qu'a-t-on inventé avec l'arrivée d'Internet ? Rien de semblable. Bien au contraire, en vingt ans, nous avons abandonné ce qui a mis deux cents ans à se construire : le principe selon lequel il ne peut pas exister de liberté sans protection et sans responsabilité.