

Le 4 septembre 2019

Madame la Ministre,

Mesdames et Messieurs les députés,

Mesdames et Messieurs les Sénateurs,

*“On ne peut pas avoir une désagrégation de notre organisation collective par la nouvelle organisation du travail contemporain que permet le monde numérique, parce que rapidement ces opportunités deviendront un recul et nourriront [une] crise”,* s’est inquiété le Président de la République lors du centenaire de l’Organisation Internationale du Travail, le 11 juin 2019. Cette crise, vous pouvez en voir les premiers symptômes dans les rassemblements de coursiers, qui sont mobilisés Place de la République pour réclamer de meilleures conditions de travail. Dans un rapport<sup>1</sup> de 2015, l’OIT alertait déjà des risques posés par le développement des plateformes de mise en relation dans le domaine du transport. Les auteurs rappellent que : *“C’est parce que les services [de transport] étaient peu sûrs et répondaient mal à la demande qu’il a été décidé, au départ, de les réglementer.”* Ce secteur, dangereux par nature pour les travailleurs, l’est en effet encore plus lorsqu’il n’est pas régulé.

Emmanuel Macron a souhaité *“enclencher avec les grandes plateformes numériques un dialogue dans le cadre du forum Tech For Good”*. Le projet de Loi d’orientation des mobilités (ci-après “LOM”), qui sera débattu à l’Assemblée dans les prochains jours, cherche à établir un difficile équilibre entre le développement de l’économie numérique et l’amélioration des conditions des travailleurs. Nous partageons ce double objectif, mais le moyen retenu, essentiellement à travers le dispositif des chartes (Article 20), ne nous semble pas en mesure de répondre adéquatement à la situation.

Les chartes font le pari de responsabiliser, sur la base du volontariat, les plateformes du secteur des transports (VTC, livraison) pour les pousser à agir dans le sens de l’intérêt commun. Avec la LOM, celles-ci pourront inscrire les règles qu’elles jugeront pertinentes de suivre. Ce choix

---

<sup>1</sup> [Priority safety and health issues in the road transport sector: Report for discussion at the Tripartite Sectoral Meeting on Safety and Health in the Road Transport Sector \(Geneva, 12–16 October 2015\)](#). International Labour Office, Sectoral Policies Department. Geneva, ILO, 2015.

interroge. Est-il vraiment pertinent de laisser à des entreprises dont le développement est basé sur la disruption de décider presque seules des règles qui s'appliqueront ?

De fait, les chartes peuvent créer d'importantes disparités. Pour les chauffeurs VTC, qui sont souvent actifs sur différentes plateformes, on voit mal comment elles s'appliqueront en pratique. L'Inspection Générale des Affaires Sociales soulevait en 2018<sup>2</sup> que *“La diversité des modalités adoptées présente un risque de rétention des chauffeurs sur une plateforme privilégiée. Plutôt que d'encourager la concurrence, la loi risque de favoriser l'émergence d'un monopole dans ce secteur.”*

Les éléments prévus dans les chartes par le projet de loi devraient faire l'objet d'un réel dialogue social. En l'état, le projet de loi prévoit que les travailleurs soient consultés pour l'élaboration des chartes. Au regard des récentes mobilisations, on peut émettre des doutes sur l'efficacité et la légitimité des dispositifs de consultation actuellement utilisés par les plateformes... Une consultation n'entraîne en effet ni les mêmes contraintes, ni les mêmes garanties que la concertation dans le cadre du dialogue social.

La négociation entre travailleurs et plateformes est la meilleure réponse au risque de désagrégation de notre organisation collective. Elle a été identifiée comme l'option la plus pertinente sur le long terme dans de nombreux rapports, que ce soit au niveau français<sup>34</sup>, européen<sup>5</sup> ou international.<sup>67</sup> Nous insistons donc sur la nécessité de mettre en place des instances crédibles de dialogue social, incluant tous les partenaires sociaux. La rémunération, les conditions de travail ou la protection sociale ne doivent pas être un élément de communication du service de la responsabilité sociale des plateformes, mais doivent être le fruit d'une négociation collective.

Difficile de ne pas relever la coïncidence d'actualité autour du sujet, quand de l'autre côté de l'Atlantique, dans l'Etat de Californie – berceau des plateformes – une nouvelle législation est en cours d'adoption. Connue sous le nom d'AB5, cette loi qui sera examinée d'ici la fin de la semaine par le Sénat après avoir été adoptée par la chambre basse californienne, semble vouloir faciliter la classification des travailleurs des plateformes en salariés.

---

<sup>2</sup> AMAR, Nicolas ; MAYMIL, Vincent ; VIOSSAT, Louis-Charles ; LECONTE Manuel ; SAUVANT Alain. [La régulation du secteur des voitures de transport avec chauffeur et des taxis](#), décembre 2018, 102 p.

<sup>3</sup> RAPOPORT, Jacques. [Conclusions du médiateur](#), janvier 2017, 29 p.

<sup>4</sup> Conseil national du numérique. [Travail, emploi, numérique : les nouvelles trajectoires](#), janvier 2016

<sup>5</sup> De Stefano, V., Aloisi, A. [Legal framework for 'digital labour platforms](#). European Commission, 2018.

<sup>6</sup> OIT. op. cit.

<sup>7</sup> OECD, [Perspectives de l'emploi de l'OCDE 2019: L'avenir du travail](#). OECD Publishing, 2019, Paris,



C'est la menace de la requalification - telle que celle opérée par la Californie - qui pousse parfois les plateformes à revoir leurs pratiques. En réponse à la loi AB5, les plateformes, Uber en tête, proposent de mettre en place un tarif minimum et des congés payés. Uber avait ainsi admis dans son dossier d'introduction en bourse *"qu'il serait nuisible à [notre entreprise] que les chauffeurs soient considérés des employés plutôt que des travailleurs indépendants."*

Pour toutes ces raisons, nous appelons donc à la suppression de toutes les dispositions de l'article 20 de la LOM relatives aux chartes, et en particulier la présomption de non-subordination des travailleurs aux plateformes lorsque ces chartes sont homologuées. En revanche, les dispositions consacrant des droits aux travailleurs (droit au refus d'une course, droit à connaître le prix et la distance à l'avance) vont dans le bon sens. Le partage des données mis en place par le projet de loi pourra être complété à l'avenir par un Observatoire des plateformes, chargé de veiller à la transparence des algorithmes qui régissent ces marchés. Enfin, les mesures que le Gouvernement devra prendre sur la mise en place effective du dialogue social entre les travailleurs et les plateformes seront regardées très attentivement.

Salwa Toko  
Présidente du Conseil national du numérique