

- Dossier juridique -

TRAVAILLEURS DES PLATEFORMES NUMERIQUES : LES LIVREURS.



Ces dernières années, les plateformes numériques proposant différents services (chauffeurs, livraisons...) sont en plein essor. Ces start-up, pur produit de la « silicon valley », prétendent proposer leurs services à des travailleurs dits « indépendants » afin de mener leur activité.

Or, si l'on s'attarde sur la relation juridique liant les « indépendants » et les plateformes numériques, on constate qu'une réelle relation de subordination existe.

Ainsi, à travers l'exemple des coursiers à vélo, il est intéressant de s'apercevoir comment ces multinationales se livrent à des subterfuges juridiques pour précariser à un niveau extrême les travailleurs et se soustraire au paiement des cotisations sociales.

LIVREURS A VELO : DES SALARIES CLASSIQUES.

En effet, bien que les différentes plateformes numériques, non sans cynisme, considèrent les livreurs comme des travailleurs indépendants et se prétendent elles-mêmes clientes, une étude de la relation unissant ces deux parties démontre que les livreurs sont soumis à un lien de subordination. L'entreprise de livraison exerce les pouvoirs de direction, de contrôle et de sanction classiques d'un employeur.

Ainsi, non seulement ces plateformes numériques de livraison sous-traitent leur cœur de métier, mais en prétendant ne faire appel qu'à des travailleurs indépendants, elles n'assument aucun des risques auxquels sont tenus les employeurs, ne paient pas les contributions sociales aux travailleurs et à l'URSSAF, et précarisent les livreurs, ceux-ci n'ayant pas droit aux congés payés, arrêts maladies, entretien du matériel, différente cotisation pour la retraite...

Bien que les précédentes décisions des tribunaux prud'homaux et cours d'appel s'obstinaient à donner tort aux livreurs revendiquant un statut de salarié¹, une décision très récente de la Cour de cassation² du 28 novembre 2018, vient de reconnaître un coursier à vélo comme employé. Cette décision, une première en France, s'ajoute à une décision similaire en Espagne³.

Il faut également noter que selon l'inspection du travail et l'Urssaf, ces plateformes n'emploieraient pas des livreurs indépendants, mais salariés, qui ne devraient pas se déclarer en tant que micro-entrepreneurs. Le parquet a été saisi à Paris et à Nantes.

1Deliveroo : Paris, pôle 6, ch. 2, 9 nov. 2017, n° 16/12875 – Take Eat Easy (liquidé le 26 août 2016) : Cons. prud'h. Paris, activités diverses, ch. 5, 24 janv. 2017, n° 16/00407 ; Paris, pôle 6, ch. 2, 12 oct. 2017, n° 17/03088 ; Cons. prud'h. Paris, activités diverses, ch. 2, 13 mars 2017, n° 16/10502 ; Paris, pôle 6, ch. 2, 14 déc. 2017, n° 17/04607 ; Cons. prud'h. Paris, activités diverses, ch. 1, 17 nov. 2016, n° 16/04592 ; Paris, pôle 6, ch. 2, 20 avr. 2017, n° 17/00511.

2https://www.courdecassation.fr/jurisprudence_2/chambre_sociale_576/1737_28_40778.html

3Valencia, Juzgado de lo social (Conseil de Prud'hommes), Numero 6, 1º junio 2018, Exp. nº 000633/2017, Sentencia Nº 244/2018.

L'Urssaf estime que le montant des cotisations non versées par Deliveroo en 2015 et 2016 dépasse 6,4 millions d'euros⁴.

L'EXISTENCE DU LIEN DE SUBORDINATION

La définition du lien de subordination est qu'il est caractérisé par l'exécution d'un travail sous l'autorité d'un employeur qui a le pouvoir de donner des ordres et des directives, d'en contrôler l'exécution et de sanctionner les manquements de son subordonné.

1. LE POUVOIR DE DIRECTION

- Les livreurs n'ont pas d'accès à la liste de restaurants présents sur l'application, pas plus qu'ils n'ont d'accès aux clients qui se font livrer. Par ailleurs, tant qu'ils n'ont pas récupéré le colis, ils ne savent pas où ils doivent le livrer, tout se fait à travers l'application. Il est évident que les livreurs ne sont pas maîtres de leur activité. Ce sont les plateformes de livraison, à travers l'application, qui donnent en réalité toutes les indications aux livreurs.

En effet, si les livreurs sont considérés indépendants, donc qu'ils sont leurs propres chefs d'entreprise, comment cela est possible qu'ils n'aient accès à aucune information sur leur activité, leur clientèle? « *Les travailleurs des plateformes ne peuvent avoir les moyens de leur indépendance car la clientèle appartient exclusivement à la plateforme.*⁵ » Et ce n'est pas parce que les livreurs ont la possibilité de rouler pour différentes plateformes que l'on peut considérer qu'ils ont une clientèle : travailler à temps partiel pour plusieurs donneurs d'ordre ne signifie pas posséder une clientèle.

Un autre exemple est lorsque Deliveroo a décidé en septembre 2016, de manière unilatérale, de modifier le prix de livraison. Les coursiers à vélo embauchés avant septembre 2016 étaient jusqu'ici payés 7,50€ de l'heure, auxquels s'ajoutaient 2 à 4€ par livraison selon leur ancienneté. En septembre 2016, Deliveroo propose un nouveau système : 5€ la course en province, 5,75€ à Paris, sans fixe horaire. Les nouveaux livreurs sont tous embauchés avec ces nouvelles conditions, les anciens ont le choix entre les deux. Mais à partir d'août 2018 ce n'est plus le cas : ils doivent tous signer un contrat avec la nouvelle tarification, sinon ils sont déconnectés. Encore un échantillon du pouvoir de direction.

Les livreurs sont donc soumis à la société donneur d'ordre qui lui fournit des directives (quel restaurant, où amener le colis...).

- Toutefois, jusqu'à l'arrêt de la Cour de cassation du 28 novembre 2018, les juges considéraient que les livreurs sont libres de choisir les jours et plages horaires (shifts) de travail et de refuser des livraisons, donc que cela suffit à justifier qu'ils sont indépendants car non subordonnés. Ce raisonnement est superficiel et ne reflète pas la réalité.

D'une part cela n'exclut absolument pas qu'il existe une relation de subordination et que les livreurs reçoivent toutes leurs directives de la part de la plateforme une fois connectés.

D'autre part, les plateformes demandent à l'avance aux livreurs de choisir leurs jours et créneaux (shifts), ces shifts ont d'ailleurs des quotas. Cela semble logique, ces plateformes, pour organiser et planifier leur activité, doivent avoir une idée de combien de coursiers sont disponibles, il serait impossible de penser qu'une entreprise fonctionne en apprenant en temps réel qui est disponible pour travailler ou non. Donc la pierre angulaire sur laquelle se basent ces plateformes pour attirer les livreurs, « roule quand tu veux », que l'on peut apercevoir dans de nombreux panneaux publicitaires,

⁴<https://www.mediapart.fr/journal/economie/130318/avec-deliveroo-l-inspection-du-travail-s-attaque-l-uberisation?onglet=full>

est bien évidemment fausse. D'ailleurs sur la page internet d'inscription de Deliveroo est indiqué : « *En tant que prestataire indépendant, vous êtes libre de rouler quand vous le souhaitez et selon vos besoins. L'application biker Deliveroo vous aidera à planifier votre activité à l'avance.* ». Immédiatement la plateforme évoque la planification, libre donc, mais pas trop.

Ainsi, les coursiers n'ont pas la « liberté totale » que certains juges ont cru voir dans ce faux choix des créneaux. De plus, le fonctionnement de l'algorithme de l'application est opaque, ainsi de nombreux témoignages de livreurs expliquent que s'ils ne se connectent pas pendant les week-ends ou heures de pointe (rushs) ou s'ils refusent des requêtes, ils ont beaucoup moins de demandes la semaine suivante et ont des difficultés à obtenir les plages horaires qu'ils avaient pu avoir précédemment, justement à cause des quotas. C'est ainsi un système vicieux les amenant à se connecter le plus souvent possible pour pouvoir accéder aux shifts. Les livreurs les plus connectés auront droit aux meilleurs créneaux.

Il faut également ajouter, par exemple avec Take Eat Easy, que le fait de ne pas se connecter sur le créneau demandé ou bien de refuser une livraison entraîne un système de pénalité appelé « strike ». Ce pouvoir de sanction découle du pouvoir de direction. C'est bien parce que les directives ne sont pas respectées par le livreur que des « pénalités » sont appliquées.

2. LE POUVOIR DE CONTROLE

Les plateformes de livraison contrôlent à tout moment la position du livreur, son trajet, le temps pour l'effectuer. De fait, elles contrôlent ainsi l'exécution en temps réel de la livraison, donc du travail à effectuer.

Ce contrôle est constant, elles savent le nombre de kilomètres parcourus par le livreur, le temps mis pour effectuer le trajet, si le temps est considéré comme trop important au regard de la distance...

De même, les avis des clients livrés sont aussi recueillis et enregistrés.

Difficile de nier l'existence d'un contrôle permanent et en direct du livreur dans ces conditions. Cela permet aux plateformes d'analyser toutes ces données et de les intégrer au fameux algorithme. Ce qui aboutit à la mise en place d'un classement, comme le démontre la Cour de cassation dans son arrêt du 28 novembre 2018 contre Take Eat Easy. Ce contrôle permet d'attribuer des bonus ou de malus aux livreurs selon les données recueillies.

Bien que les sociétés prétendent exercer un simple « contrôle qualitatif », en réalité il n'en est rien, ce contrôle permet ainsi de prendre de véritables sanctions, propres à celles que prend un employeur.

3. LE POUVOIR DE SANCTION

Comme vu précédemment à travers le pouvoir de direction et de contrôle, si le travail n'est pas effectué correctement ou si le livreur manque à ses obligations contractuelles, les plateformes disposent d'un véritable pouvoir de sanction avec la palette propre aux employeurs.

La Cour de cassation reprend le système mis en place par Take Eat Easy dans son arrêt du 28 novembre 2018

« l'arrêt retient que les documents non contractuels remis à M. B... présentent un système [...] de pénalités ("strikes") distribuées en cas de manquement du coursier à ses obligations contractuelles, un "strike" en cas de désinscription tardive d'un "shift" (inférieur à 48 heures), de connexion partielle au "shift" (en-dessous de 80 % du "shift"), d'absence de réponse à son téléphone "wiko" ou "perso" pendant le "shift", d'incapacité de réparer une crevaison, de refus de faire une livraison et, uniquement dans la Foire aux Questions ("FAQ"), de circulation sans casque, deux "strikes" en cas de "No-show" (inscrit à un "shift" mais non connecté) et, uniquement dans la "FAQ", de connexion en

dehors de la zone de livraison ou sans inscription sur le calendrier, trois "strikes" en cas d'insulte du "support" ou d'un client, de conservation des coordonnées de client, de tout autre comportement grave et, uniquement dans la "FAQ", de cumul de retards importants sur livraisons et de circulation avec un véhicule à moteur, que sur une période d'un mois, un "strike" ne porte à aucune conséquence, le cumul de deux "strikes" entraîne une perte de bonus, le cumul de trois "strikes" entraîne la convocation du coursier "pour discuter de la situation et de (sa) motivation à continuer à travailler comme coursier partenaire de Take Eat Easy" et le cumul de quatre "strikes" conduit à la désactivation du compte et la désinscription des "shifts" réservés »

Ce système de « strikes » est le pouvoir de sanction propre à l'employeur, allant jusqu'au licenciement, qui est ici la déconnexion de l'application. Les plateformes s'économisent bien évidemment toutes formes d'indemnisation des licenciements.

Comme cela est rappelé par le Professeur Fabre⁶, peu importe que les « strikes » n'aboutissent pas à une sanction propre, l'existence même du « strike » suppose la subordination : *« La définition du lien de subordination n'exige pas que le pouvoir de sanction se traduise forcément par la rupture du contrat. Il suffit de démontrer que le contractant - auquel on prête la qualité d'employeur - a la possibilité de sanctionner son co-contractant en raison d'un comportement qu'il juge fautif. C'est de cette capacité d'action de l'un que naît la subordination de l'autre, peu important que le premier ne s'en soit pas servi, ou que la mesure prise soit, en définitive, sans conséquence sur la poursuite du contrat. Il suffit qu'il y ait soumission à un pouvoir »*

Si le référentiel est que les livreurs soient des chefs d'entreprise, encore une fois l'on peut constater la supercherie de ce statut. Un chef d'entreprise peut avoir des clients mécontents, qui ne se fournissent plus chez lui, ne font plus appel à ses services, mais en aucun cas un client ne peut sanctionner, « déconnecter », un chef d'entreprise.

Comme le résume Kieran Van Der Bergh⁷ *« les livreurs sont recrutés par la plateforme, sont obligés de se déclarer indépendants, n'ont pas le droit de se faire remplacer par un tiers de leur choix, se voient imposer des obligations de « sécurité » et « d'équipement » qui font l'objet d'une vérification, sont soumis à un système disciplinaire permettant de les sanctionner en cas de manquement à leurs obligations, doivent suivre des directives officielles pouvant mener à sanction si elles ne sont pas respectées(78), sont contrôlés et surveillés en permanence grâce aux instruments numériques utilisés (application, géolocalisation). ».*

Il ne peut en aucun cas être contesté l'existence d'un lien de subordination entre les livreurs à vélo et les plateformes numériques de livraison.

4. CONFIRMATION PAR LA JURISPRUDENCE

C'est ainsi que la CNT-SO a accueilli avec soulagement l'arrêt de la Cour de Cassation du 28 novembre, qui, on ne peut plus clairement énonce :

« l'existence d'une relation de travail ne dépend ni de la volonté exprimée par les parties ni de la dénomination qu'elles ont donnée à leur convention mais des conditions de fait dans lesquelles est exercée l'activité des travailleurs ; que le lien de subordination est caractérisé par l'exécution d'un travail sous l'autorité d'un employeur qui a le pouvoir de donner des ordres et des directives, d'en contrôler l'exécution et de sanctionner les manquements de son subordonné ;

Qu'en statuant comme elle a fait, alors qu'elle constatait, d'une part, que l'application était dotée d'un système de géolocalisation permettant le suivi en temps réel par la société de la position du coursier et la comptabilisation du nombre total de kilomètres parcourus par celui-ci et, d'autre part, que la

⁶Alexandre Fabre, Professeur à l'université d'Artois, Droit social 2018 p.547

⁷Kieran Van Der Bergh, op. cit.

société Take Eat Easy disposait d'un pouvoir de sanction à l'égard du coursier, la cour d'appel, qui n'a pas tiré les conséquences légales de ses constatations dont il résultait l'existence d'un pouvoir de direction et de contrôle de l'exécution de la prestation caractérisant un lien de subordination ».

Cela ouvre la porte à des actions collectives. L'enjeu économique étant colossal pour ces plateformes (requalifications des contrats, paiements des cotisations sociales aux travailleurs et à l'URSSAF, indemnités de licenciement), plus les possibles poursuites pénales pour travail dissimulé, nul doute qu'elles n'en resteront pas là. Il est ainsi primordial de mettre en place ces actions collectives et de maintenir la pression dans la rue.

A titre d'exemple récent, à l'heure d'écrire ces lignes, au Royaume Uni, Deliveroo vient de procéder à la déconnexion de plus de 100 coursiers cette même semaine, juste avant la période de Noël, sans aucun avertissement, prétendant une « activité frauduleuse » de la part des livreurs⁸. De nombreux livreurs étaient anciens, et Deliveroo représentait leur seule source de revenus, la précarisation extrême est ici criante, l'absence absolue de considération de l'humain, tout se gérant par algorithmes. Voici l'avenir rêvé pour toute multinationale et le futur qu'ils réservent aux travailleurs.

La CNT-SO encourage maintenant les travailleurs concernés à se regrouper syndicalement et d'engager des procédures collectives.

TRAVAILLEURS.EUSES
des plateformes de livraison
Deliveroo, UberEats...
stop à l'exploitation 2.0 !



Livreurs auto-exploités
Ça suffit !
Faisons reconnaître nos droits de salariés !



www.cnt-so.org

aucune sécurité de l'emploi
pression de la plateforme
paiement à la course
tarifs arbitraires
entretien du vélo à la charge du travailleur
pas de protection sociale

"partenaires" ?
ou exploité.e.s ?

Comme à Paris, Bordeaux, en Italie, en Allemagne ou en Angleterre... il faut s'organiser collectivement et lutter !

www.cnt-so.org - contact@cnt-so.org

⁸<https://iww.org.uk/news/no-ho-ho-deliveroo-fire-hundreds-of-couriers-days-before-christmas/>