

Une flopée de nouveaux métiers au statut flottant



(Crédits : Reuters)



Fanny Guinochet [@fannyguinochet](#)

Avec le développement du e-commerce, de nouveaux métiers sont apparus et ne cessent de progresser. Des métiers au statut flottant, et dont les conditions de travail sont souvent difficiles voire dangereuses. Quel modèle choisir face à ces nouveaux travailleurs des temps modernes ? Quelle juridiction appliquer ? Comment mieux les protéger ? Les solutions sont loin d'avoir été trouvées. Décryptage

Mardi 11 janvier, un livreur à vélo, Deliveroo, âgé de 16 ans, est mort à Lille, écrasé par un camion. L'adolescent était en dessous de l'âge légal pour travailler officiellement dans cette entreprise. Un accident dramatique qui met en lumière, une fois de plus, les difficiles conditions de travail de ces nouveaux actifs qui exercent pour des plateformes de livraison.

En France, ils seraient, comme lui, entre 55.000 chauffeurs de VTC et 60.000 livreurs à vélo. Et surtout, leur nombre ne cesse

d'augmenter : avec la pandémie, la livraison à domicile a connu une progression spectaculaire. Selon une étude du Crédoc de mai 2020, 20% des Français se font livrer des repas à domicile, c'est même 35% à Paris et dans les grandes métropoles. Et pour Pascale Hebel, directrice du pôle consommation et Entreprise du Crédoc, « *il ne saurait y avoir de retour en arrière, le mouvement est enclenché et va continuer à s'installer.* »

Malgré la précarité, la volonté de rester indépendants

Malgré la hausse de la demande, les façons d'exercer ce métier restent toutefois très précaires. « *C'est la mine moderne* », résume Jonathan Cadot, avocat spécialisé en droit social, chez Lepany & Associés, qui connaît bien le secteur. Horaires à rallonge, faible rémunération, manque de reconnaissance, risques d'accidents : c'est le lot commun de ces travailleurs du XXIème siècle qui ne sont pas salariés mais indépendants. Ils se connectent à des plateformes en ligne qui leur fournissent une

ÉCONOMIE

Une flopée de nouveaux métiers au statut flottant

course à effectuer, et tirent une rémunération de cette livraison, quand la plateforme se rémunère au passage.

Pour Fabian Tosolini, chargé de mission à Union indépendant, organisation filiale de la CFDT qui défend ces actifs, pour s'en sortir, les chauffeurs et livreurs n'ont pas d'autres solutions que d'accepter d'enchaîner les heures : « *Ce qui n'est pas sans poser de problèmes, en termes de sécurité, pour eux, mais aussi pour les voyageurs ou les biens qu'ils transportent* ». Et pour cause, on est souvent loin des 48 heures hebdomadaires maximum pour les salariés, dictées par le droit européen. On s'approche souvent du double. Il n'empêche, de nombreux livreurs refusent de basculer dans le salariat, statut pourtant plus protecteur. A l'instar de Tarek, 30 ans, livreur à Marseille, qui tient absolument à rester indépendant et qui officie pour de nombreuses plateformes, comme Uber Eats, ou Deliveroo :

« J'aime la relation avec le client, mais surtout la liberté de ce métier. Je choisis quand je travaille, quand je me connecte, si j'étais salarié ce ne serait pas possible. »

Tarek a fait son calcul : il peut gagner par jour, entre 80 et 130 euros, avec des plages horaires entrecoupées entre 11 et 14 heures puis le soir, entre 19 h et 22 heures. Et tant pis, s'il parcourt entre 150 et 250 kilomètres par jour en deux roues. Après trois années d'exercice, Tarek milite toutefois pour une amélioration des conditions de travail, comme un revenu minimum pour les horaires de pointe, ou encore des primes lorsque la météo est difficile...

« *Tout n'est peut être pas parfait, mais il ne faut pas oublier les améliorations que nous avons apportées en très peu de temps* », se défend Bastien Pahun, Général manager, chez Ubert East, un des leaders du secteur.

Par exemple, dès qu'ils s'enregistrent sur la plateforme, les livreurs bénéficient depuis 2017 - et la loi El Khomri - d'une assurance Axa, qui prend en charge leurs frais médicaux en cas d'accident, mais aussi les indemnise en cas d'arrêt de travail ou de blessures. Le géant américain insiste aussi sur les actions de prévention et de sensibilisation menées face aux accidents : des formations, une prise en charge partielle d'équipement, de casques ou de vestes spécifiques...

Début de structuration du dialogue social dans secteur

Pour faire progresser les droits de ces nouveaux actifs, Fabian Tosolini compte beaucoup sur les premières élections professionnelles qui se tiendront entre les 9 et 16 mai prochain. Toutes

les organisations et collectifs désireux de se présenter peuvent le faire entre le 24 janvier et le 18 février. Ceux qui recueilleront au moins 5 % des suffrages exprimés seront reconnues représentatifs. Reste à savoir qui va voter. Tant ces métiers sont éclatés et par définition individuels. Aussi, le risque d'abstention est-il particulièrement élevé. « *Mobiliser des salariés est déjà difficile, alors des indépendants, l'est encore plus* », note Fabian Tosolini.

« *La désignation de ces représentants doit ensuite rendre possible la conclusion au sein des plateformes d'accords sur la rémunération, la santé au travail et la formation professionnelle* », estime la ministre du Travail Élisabeth Borne.

Reste encore à voir comment se structureront les organisations patronales. Les 120 plateformes recensées dans l'Hexagone peinent à se mettre d'accord sur des intérêts communs, et sont plutôt dans une logique concurrentielle. A défaut d'une fédération professionnelle, il existe une organisation, l'API. Signe que si la notion de dialogue social s'installe peu à peu, il est encore loin d'être optimal.

Statut de subordination

Pour Gilbert Cette, économiste enseignant chercheur chez Néoma, c'est pourtant, par ce biais que les normes protectrices adaptées à ces nouveaux métiers naîtront. Auteur, avec Jacques Barthélémy d'un ouvrage « *Travail et changements technologiques - de la civilisation de l'usine à celle du numérique* », édité chez Odile Jacob, il se félicite que la France s'engage dans cette voie, et qu'elle ne bascule pas dans le tout salariat comme en Espagne ou en Suisse.

« Il faut s'adapter à l'ère du numérique, et c'est très bien que la France cherche à mettre en place un statut intermédiaire », note-t-il.

Le modèle français veut, en effet, conserver le statut d'indépendant, tout en offrant un minimum de sécurité aux travailleurs, via un socle de droits fondamentaux qui serait complété par des protections additionnelles. Cette voie n'est pas cependant pas celle de la ligne de la Commission européenne qui travaille sur une directive pour encadrer ces postes. **En décembre dernier, l'institution a déposé un texte visant à garantir un statut professionnel correspondant aux modalités réelles de ces activités.**

Il s'agit de déterminer, selon des critères définis, si une plateforme est un employeur en identifiant le degré de contrôle qu'elle exerce sur le travailleur - en fonction du degré de rémunération, de la façon de contrôler le travail à distance, de

ÉCONOMIE

Une flopée de nouveaux métiers au statut flottant

ne pas permettre de choisir les horaires de travail, de limiter le travailleur dans sa capacité à se constituer lui-même sa propre clientèle, etc. Si deux critères sont remplis, alors le travailleur est considéré comme salarié, et bénéficie de toutes les protections affiliées.

Menace sur l'emploi de la part des géants

Un texte contre lequel s'insurgent les grands donneurs d'ordre VTC comme Uber. Ils estiment que le projet de la commission européenne risque de faire disparaître des milliers d'emplois de chauffeurs. Leur argument : ils ne pourront pas offrir un nombre minimal d'heures et de volumes de travail à tous les chauffeurs, et ces derniers, attachés à la souplesse et à la flexibilité procurée par l'indépendance, se détourneront de cette activité. C'est à les croire, ce qui s'est passé à Genève ou en Espagne, ce qui a entraîné une offre moindre pour les clients. « **Tout le monde est perdant** », plaide Uber.

Quoi qu'il en soit, ce texte - qui fait débat au sein de l'Union européenne - s'il est adopté, ne verra pas le jour avant 2023. « **Pour l'instant, la juridiction tâtonne, se construit. Et la question de la subordination, de la dépendance au donneur d'ordre est loin d'être tranchée** », poursuit Jonathan Cadot.

Selon lui, « **ce qui complique encore la donne, c'est que les situations sont très hétéroclites entre un consultant qui a les moyens de négocier avec ces plateformes, voire de refuser les missions proposées, et un livreur, en situation précaire, qui ne peut pas peser. Il y a un gouffre que le droit, pour l'heure, n'a pas réussi à combler.** »

Le e-commerce fonctionne également avec des salariés

Reste que si une grande partie du e-commerce repose sur des indépendants, il compte aussi, en France, des milliers de travailleurs salariés. Certains sont cadres, ingénieurs, designers, quand d'autres sont logisticiens, agents de maintenance...

Tous travaillent pour des géants comme Amazon, ou dans des entreprises comme la Redoute, la Poste .. etc. Et là, aussi, face à la diversité des situations, difficile de trouver la législation adéquate.

« **Dans ces entrepôts, les conditions sont très difficiles, l'organisation est très pyramidale, assure Jonathan Cadot, qui a**

défendu les salariés d'Amazon. Les plans de carrière sont très limités, et la relation entre salarié et patron reste déséquilibrée ».

Une description que récusent les dirigeants de ces groupes. Ainsi, Amazon assure que le salaire de base est par exemple de 26% supérieur au Smic après 24 mois dans l'entreprise, avec le versement d'un 13ème mois. Sans oublier des primes, des actions gratuites distribuées, une participation qui atteint en moyenne 900 euros par an...

Résultat : selon la firme, le turn over - autour de 10% - est en dessous de la moyenne du secteur - 15%. Quant au statut, Amazon assure que la plupart des embauches se font en CDI, et alors qu'il poursuit sa politique d'expansion dans l'Hexagone, il crée chaque année des centaines d'emplois dans de nombreuses régions.

Contradiction du consommateur

C'est d'ailleurs un des principaux arguments mis en avant par le géant américain, qui compte aujourd'hui près de 15.000 salariés en France. Tout comme celui de la promotion sociale offerte à des travailleurs sans diplômes ou peu qualifiés. « **Nous offrons des solutions à des étudiants pour compléter leur étude, à des salariés qui complètent leur revenu avec une deuxième activité, ou à des chômeurs qui n'ont pas de perspectives** », assurent aussi ces entreprises. Il n'empêche, le décès d'un intérimaire dans un entrepôt Amazon de l'Essonne mi-janvier, est venu, une fois encore, relancer le débat sur la pénibilité du travail dans ces hangars logistiques, et d'éventuelles défaillances de sécurité.

Quant à croire que la pression puisse venir des consommateurs, Pascale Hebel, du Crédoc relativise :

« **Ils critiquent les conditions de travail de ces chauffeurs VTC ou manœuvres qui travaillent sur ces chaînes de vente à distance, certains militent même contre l'implantation d'entrepôts dans les régions, etc... Mais ils sont les premiers à les utiliser** ».

Selon elle, cette contradiction - somme toute classique - ne saurait disparaître. Aussi, va-t-il falloir attendre encore avant qu'un modèle adéquat soit trouvé et appliqué pour ces travailleurs. ■