

Note Lasaire n° 56

Février 2017



UBÉRISATION, TRANSPORT SANS CONDUCTEUR ? QUELLE DÉFENSE ET PROTECTION POUR LES TRAVAILLEURS ?

Coordonnée par Joël LE COQ

Le transport, et en particulier le transport public est un terrain d'expérimentation pour l'économie numérique.

Après une phase de déclin, le transport public a été reconstruit dans les années 70 pour répondre aux déplacements massifs de voyageurs à l'aide de moyens structurants, bus, tramways, métros dans les agglomérations et des lignes ferroviaires à grande vitesse et grandes lignes entre les métropoles nationales. La création des TER (Transports express régionaux) à partir de 1983 a contribué progressivement à ce développement des transports massifs de proximité par les régions, même si des parties importantes du territoire, dans les départements, continuaient à voir l'offre de transport stagner ou se réduire au profit du transport individuel automobile.

Le transport public de voyageurs a tardé à répondre aux transformations de la société dans ce début du 21ème siècle, périurbanisation, transformation du travail, éloignement des services publics et des lieux de travail, ou de loisirs, paupérisation d'une partie de la jeunesse même diplômée.

La qualité des matériels et de l'information en temps réel s'est améliorée mais le passage d'une gestion des flux massifs de passagers à la résolution des besoins diversifiés et variables des usagers n'a pas été anticipé. La voie a ainsi été ouverte à de nouveaux opérateurs utilisant pleinement les technologies numériques pour répondre à ces besoins nouveaux.

Blablacar, Uber, les VTC (Voiture de transport avec chauffeur), entre autres, se nourrissent des insuffisances des opérateurs dominants du transport public, taxis, opérateurs routiers ou ferroviaires, face aux besoins de mobilité, de connectivité, et aux moyens financiers d'aujourd'hui.

Parallèlement se met en place un transport sans salariés, sans conducteurs professionnels, voire sans conducteurs du tout, qui remet en cause le cadre social et interroge le syndicalisme sur la stratégie de protection des travailleurs.

1. « LE SMARTPHONE, NOUVEAU MODE DE TRANSPORT ? »

Le symbole de l'économie numérique c'est le smartphone qui permet à son possesseur en permanence de recevoir et de donner des informations, d'être connecté et interactif. C'est l'impression pour le client d'un extrême renforcement de son autonomie.

Le smartphone permet à son possesseur de résoudre un grand nombre de problèmes de la vie courante, notamment pour les déplacements.

A l'autre bout de la chaîne se trouvent les centres de données -Datacenters- des plateformes numériques : Des sites physiques, qui peuvent être gigantesques, composés d'ordinateurs, de serveurs, d'éléments de stockage et de télécommunication. Ces ensembles centraux matériels, fragiles, nécessitent beaucoup de contraintes de sécurité et de dépenses d'énergie.

Entre les deux bouts de la chaîne se développe le monde numérique qui bouscule les échelons intermédiaires, les chaînes hiérarchiques, les organisations pyramidales, le capital et le travail.

C'est le monde des algorithmes, des séries d'instructions informatiques, qui recueillent les données, mettent en relation les demandes et les offres, et évaluent en permanence les besoins exprimés ou implicites.

Dominique Cardon¹ distingue quatre grandes familles d'algorithmes en fonction des objectifs de popularité, de notoriété, de réputation et de prévision. Les algorithmes tendent de plus en plus à cerner nos supposés besoins personnels tendant à nous enfermer dans des catégories et à renforcer les inégalités en prédéterminant nos choix.

La plateforme utilise les algorithmes et se veut un facilitateur de l'échange de services entre consommateurs et producteurs. Elle exclut comme une donnée extérieure l'organisation de la production. Ainsi les conducteurs, ceux qui effectuent le service réel de transport de personnes, Uber les appelle ses clients. Ils sont prétendus « libres », ce ne sont pas ses salariés. La plateforme refuse de s'acquitter des obligations du salariat. Elle ne contribue pas au financement de l'Etat, et de la protection sociale. Elle s'exonère aussi de ses obligations fiscales.

2. DU VIRTUEL AU REEL : RECONSTRUIRE UN CADRE DURABLE

Il ne suffit pas de connaître en temps réel le besoin de déplacement d'un individu réel. Pour répondre au besoin il faut réaliser le transport.

L'économie de plateforme ne peut exister que grâce aux réseaux de télécommunications, de communication, d'infrastructures, d'énergies, de protections sociales, de santé, d'éducation mis en place par les États. Elle dépend du niveau de richesse des États et des populations, mais l'utilise comme un prédateur. Ce qui interroge sur la durabilité d'un tel système.

¹ Dominique Cardon « *À quoi rêvent les algorithmes. Nos vies à l'heure des big data*, Paris, Seuil, La République des idées, 2015

Michel Fried² note des similitudes avec les innovations technologiques des années 1990 qui ont abouti à la bulle internet et à la crise financière de 2000/2002, et par onde de choc, ont servi d'amorçage à celle de 2008.

Néanmoins, la transformation du monde générée par l'économie numérique n'est probablement pas réversible. Elle s'apparente à l'invention de l'imprimerie. Elle produit des modifications essentielles dans les sociétés tout à la fois pour la conception dominante, libérale et oligarchique du monde que pour ceux qui luttent pour construire une alternative citoyenne, sociale et écologique à la domination financière.

La connaissance de la demande, l'exigence d'une information en temps réel, produit un renforcement de l'emprise commerciale sur le consommateur, de la manipulation, de l'influence, et de la surveillance exercées sur le citoyen. Elle permet aussi au citoyen de développer des pratiques nouvelles, nouvelles formes de tourisme, circuits courts, financements participatifs par exemple. Elle facilite les réponses à des besoins nouveaux, auparavant marginalisés ou ignorés.

Il est impératif de s'interroger sur l'utilisation de cet outil. Quel intérêt défend-il ? Un intérêt commercial, un intérêt politique public ou partisan, une expression citoyenne ou sectaire ?

Nous assistons à des dérives, des imbrications entre des intérêts publics et commerciaux : les noms de domaines pour les adresses électroniques sont par exemple accaparés par des multinationales. La poste belge expérimente une plateforme de distribution de colis utilisant une gestion de livreurs semblable au système de VTC mis en place par Uber. Il est urgent pour les puissances publiques de fixer des règles permettant de sauvegarder l'intérêt général et la vie privée.

3. L'ECONOMIE NUMERIQUE EST UNE OPPORTUNITE POUR LES TRANSPORTS PUBLICS

Les transports publics de voyageurs sont particulièrement adaptés à l'utilisation de smartphone qui permet en temps réel de trouver un moyen de transport, un lieu d'arrêt ou de covoiturage, de signaler des horaires de passage, des incidents, des retards, de mettre en relation les besoins et les moyens de transport.

Les transports de fret donnent le plus souvent accès au suivi en temps réel des colis, ou des lots, depuis l'enlèvement jusqu'à la livraison.

Faire entrer pleinement le transport public dans l'ère du numérique ce n'est pas seulement en améliorer la technologie, mais aussi répondre aux besoins des usagers, par la combinaison des modes de transports, le développement de plateformes publiques, le renforcement de la coopération et de la contribution citoyenne.

Les transports publics ne peuvent pas être la juxtaposition de systèmes fermés. Les déplacements sont multimodaux, piétons, vélos, voitures, covoiturage, bus, métros, tramways, avions.... Chacun individuellement peut les combiner et utiliser successivement, suivant les

² Voir cahier Lasaire N° 57 « Numérique, travail et emploi -Chances à saisir, risques à maîtriser » octobre 2016

besoins, les horaires, les aléas de déplacements... L'heure est à la constitution de réseaux évolutifs et connectés entre eux pour répondre aux besoins multiformes des passagers et à la transition énergétique

4. DEVELOPPER L'ALTERNATIVE A L'USAGE INDIVIDUEL DE LA VOITURE

La voiture a pris une place de plus en plus importante. Elle bénéficie d'outils interactifs comme le GPS et des applications smartphones.

L'éclatement du modèle familial et parental, la multiplication des activités de chacun des membres de la famille, l'éloignement des lieux d'habitations et de travail, de soin, de loisirs, de culture...entraîne naturellement la multiplication des véhicules automobiles au sein des mêmes familles. La voiture répond à la diversité des besoins mais son coût économique et écologique d'utilisation est important.

Les technologies de l'information peuvent permettre de développer le transport collectif et de limiter le recours au véhicule individuel. Les transports publics ne peuvent pas ignorer cette révolution technologique.

S'agit-il pour autant de prendre pour argent comptant les arguments utilisés par les plateformes numériques pour justifier le modèle écologique et collaboratif.

5. MODELE COLLABORATIF OU MODELE FINANCIER ?

Il existe des applications clairement coopératives, financées par des appels aux dons. Ainsi « Be My Eyes », une société danoise, permet aux non-voyants de se faire lire des écrits à distance par des voyants volontaires et par l'intermédiaire du Smartphone.

Les plateformes numériques de transports ont été plus ou moins fortement créées pour répondre à des besoins sociaux ou environnementaux, en même temps un grand nombre d'entre elles obéissent à des logiques financières et proprement capitalistes. Il s'agit de conquérir la plus grande part possible d'un marché, en travaillant à perte s'il le faut, dans le but de lever des fonds et dans l'intention de se rémunérer fortement après avoir obtenu une position dominante. Blablacar ou Uber agissent comme l'ont fait auparavant Google, Apple, Facebook ou Amazone.

Uber représente le modèle de la plateforme prédatrice qui recrute des conducteurs qu'elle refuse de considérer comme salariés tout en maîtrisant entièrement l'organisation du travail et la rémunération

Malgré tout le modèle Uber semble fragile. Selon une analyse de Bloomberg « Il n'a toujours pas dégagé de profits et peine à valoriser la position dominante qu'il a acquise. Depuis sa création, l'entreprise californienne a perdu quelques 4 milliards \$! Pire, sur le premier semestre 2016, l'entreprise perdait 1,2 milliards \$ pour 2,1 milliards \$ de CA. Soit une rentabilité de... -57% ! »³.

³ « Uber prochaine faillite du siècle » Pierre André Medium France <https://medium.com/france/uber-prochaine-faillite-du-si%C3%A8cle-772c115b3bf3#.cef899i6j>

Heetch application de VTC qui met en relation des particuliers entre minuit et 6 heures du matin, prévoit un maximum de recette de 6000 euros par ans, supposé prémunir contre la dérive vers le professionnel, est présenté comme une application vertueuse du modèle collaboratif. Ce que contestent des chauffeurs de taxi qui l'accusent de concurrence déloyale.

Blablacar et les sociétés de covoiturage sont plus proches du pôle coopératif. Elles mettent en contact, proposent des tarifs qui ne peuvent couvrir l'intégralité des frais et le revenu du conducteur. Mais Blablacar est une marque détenue par une société anonyme nommée Comuto. Elle s'est développée par des appels de fonds et des rachats de concurrent jusqu'à devenir Numéro 1 mondial du covoiturage.

Il faut constater que partant d'idées collaboratives sur un objectif social ou environnemental, les sociétés opèrent un glissement vers le secteur commercial et financier.

6. VERS UN TRANSPORT SANS CONDUCTEUR ?

La plupart des constructeurs automobiles et aussi Google, travaillent à la construction d'une voiture autonome, avec une conduite automatique, pour un usage de véhicule personnel, avec pour objectif affiché de diminuer le nombre d'accidents.

Uber est aussi entré dans cette recherche mais avec un objectif bien particulier.

Le fondateur d'Uber, Travis Kalanick l'a annoncé en 2014. « Quand il n'y (aura) plus d'autre gars (de chauffeur) dans la voiture, le coût pour prendre un Uber (sera) plus faible ».⁴

C'est bien pour concrétiser cet objectif, le véhicule sans chauffeur, qu'Uber vient de créer à Pittsburg un centre de technologie avancée. De quoi régler définitivement le problème du statut social du conducteur ?

Bill Gates ne déclarait-il pas dans le Financial Time en 2015 : « la vraie révolution commencera quand les chauffeurs seront inutiles ». Si Uber vise la généralisation du véhicule automatique, sans conducteur, il faudra faire face à une mutation de l'emploi radicale.

Cette évolution peut aller vite. Selon Carlos Ghosn, PDG de Renault Nissan, "compte tenu de l'évolution technologique, avec le développement des voitures autonomes, avec le développement à terme des voitures sans chauffeur, moi je peux vous dire déjà que dans vingt ans il n'y aura plus de taxis, enfin il n'y aura plus personne dans les taxis, c'est une réalité"⁵.

Dans le mode ferroviaire le VAL (métro sans conducteur) fonctionne depuis la fin des années 1970.

La société Otto, filiale d'Uber, vient tout juste d'effectuer, à titre expérimental, une livraison par camion sans intervention humaine de conduite, sur 200 Km dans le Colorado, aux Etats-Unis.

La Belgique expérimente déjà le convoi de camion avec un seul conducteur.

⁴<http://www.numerama.com/magazine/32717-uber-recrute-pour-mettre-rapidement-ses-vtc-au-chomage.html>

⁵ <http://www.caradisiac.com/Taxis-pour-Carlos-Ghosn-dans-vingt-ans-c-est-fini-103535.htm>

La voiture autonome est encore expérimentale, mais pour combien de temps ? Uber veut remplacer d'abord les conducteurs de taxis et de VTC, mais pourquoi l'évolution s'arrêterait-elle là ? Voiture autonome ? Car autonomes ? Camions autonomes ? Une révolution pour les métiers de conduite est à programmée.

Les emplois de conduite pour le secteur routier marchandises et voyageurs en France, représentaient 445 000 emplois en 2014⁶.

Tous les emplois de conducteurs ne sont pas menacés à court terme, mais il faut bien considérer l'évolution possible à terme.

7. QUELLE ACTION SYNDICALE DANS UNE ENTREPRISE SANS TRAVAILLEURS ?

Cette évolution majeure du capitalisme interroge les stratégies syndicales. Uber peut-il constituer le modèle de l'entreprise du 21ème siècle, c'est-à-dire une entreprise qui produit à l'échelle mondiale, non seulement sans salariés, mais aussi sans travailleurs ?

Certes en dehors de la conduite il y aura besoin de travail humain pour la gestion informatique, pour la gestion et l'entretien du parc, pour les relations publiques par exemple, mais ces besoins peuvent être soit délocalisés, soit sous-traités, soit limités en nombre.

L'intérêt de mener une action syndicale au sein de l'entreprise est limité. Quel aménagement durable du statut de conducteur peut être créé face à une entreprise qui a pour objectif de supprimer les conducteurs ?

S'il s'agit de faciliter une transition vers d'autres emplois générés par le numérique il est peu probable que ce soit dans le même type de qualification, sur les mêmes lieux géographiques, dans la même entreprise, dans le même pays.

Il est peu probable qu'une plateforme accepte de financer en son sein les accompagnements sociaux nécessaires à la mutation. La politique d'optimisation fiscale pratiquée, exonère les plateformes du coût financier de toute éventuelle reconversion professionnelle.

L'action syndicale ne saurait se limiter à l'entreprise. Seule une intervention au niveau de la législation, de la branche et du territoire permet un accompagnement limitant un tant soit peu l'impact social.

8. COMBATTRE L'EVASION FISCALE DES PLATEFORMES !

La priorité est de mettre fin à la politique d'optimisation fiscale que pratiquent la plupart des plateformes numériques, dans la lignée des autres entreprises multinationales. L'« optimisation » qui est la version glamour de l'évasion fiscale, réduit considérablement les moyens dont peuvent disposer les Etats pour assurer une gestion prévisionnelle de l'emploi générée par la généralisation du numérique.

⁶ Source Rapport d'activité OPTL 2015.

Certains Etats, comme l'Irlande, font des ponts d'or aux multinationales du numérique en pratiquant le dumping fiscal. C'est se livrer pieds et poings liés aux GAFA⁷.

Il appartient au contraire aux Etats de faire contribuer les profits réalisés dans le pays où s'effectue l'activité. De ce point de vue la réaction européenne condamnant Apple à verser 13 millions d'Euros à l'Irlande constitue une réaction positive. Même s'il a fallu pour cela condamner des subventions déguisées faute de s'attaquer à l'impôt. Cependant les réactions américaines et irlandaises montrent que la bataille est loin d'être gagnée. Pourtant l'Union Européenne premier marché mondial a les moyens de peser pour contrer la politique de dumping fiscal des plateformes. Il lui faudrait pour cela se doter d'une véritable réglementation contre les aides déguisées. Sans entrer dans la politique fiscale qui reste du domaine des Etats, il est possible d'édicter des règles contre des pratiques qui affaiblissent les politiques publiques face au pouvoir des plateformes.

La politique d'optimisation fiscale des plateformes consiste à augmenter les profits sans contribuer à financer les conséquences sociales de leur développement.

Ce n'est pas seulement l'affaire de l'Europe et de l'Etat. Les associations, les réseaux sociaux mènent des campagnes, des actions plus ou moins ciblées. Tout en tenant compte de ses spécificités, le syndicalisme ne peut être absent de ce combat. Il a su trouver des formes d'actions adaptées, Ethique sur l'Etiquette ou campagne contre les pavillons de complaisances de l'ITF (International Transport Fédération) par exemple. Aucune raison de ne pas développer une action internationale et unitaire sur ce sujet majeur.

Pourquoi ne pas utiliser les moyens de l'adversaire ? Ainsi IG Metall le syndicat allemand de la métallurgie a créé Faircrowdwork.org. Un site sur lequel les travailleurs indépendants notent les plateformes qui les emploient. De telles initiatives peuvent être transposables au niveau national, européen voire mondial.

Certains conducteurs concernés tentent de constituer une plateforme collaborative et alternative à Uber : Une idée à creuser qui conduirait à rechercher aussi une collaboration européenne voire mondiale.

Faire payer l'impôt là où est effectuée l'activité doit donc être un principe fondamental à faire respecter. Au-delà du seul principe, l'action peut prendre de multiples voies concrètes dans lesquels les réseaux européens et mondiaux, comme les syndicats ne sont pas dépourvus de moyens. Il ne faut pas oublier que le numérique donne aussi des moyens à la mobilisation citoyenne, y compris contre l'évasion fiscale pratiquées par les plateformes.

La fixation de règles minimum, sociales et relatives au travail, la définition des normes pour la circulation des véhicules sans chauffeurs, comme l'action contre le dumping fiscal par les aides déguisées doivent être décidées dans un cadre européen. Ce qui ne signifie pas par la seule Commission sous influence des lobbies, mais par une élaboration démocratique incluant la participation des syndicats de salariés et de représentants de la société civile.

Le rôle de l'Europe est indispensable si nous voulons avoir les moyens de peser sur l'évolution. Mais pas sans action citoyenne.

⁷ Google, Apple, Facebook, Amazon

9. LA PROTECTION DU TRAVAIL SE LEZARDE

Le salariat reste, pour longtemps encore le statut principal autour duquel se structure le travail. En France selon les chiffres de l'INSEE l'emploi salarié restait stable entre 2011 et 2014 à 23 846 000, tandis que l'emploi non salarié progressait de 2 579 000 à 2 819 000, Soit un rapport d'un peu plus de 1 à 10.

Mais il est indéniable que la frontière entre le salariat et le travail dit indépendant est de moins en moins étanche. Pour l'Insee « le renouveau du travail non salarié s'inscrit dans une tendance à la diversification des formes d'emploi (...) à la frontière du salariat et du non salariat »⁸.

Les travailleurs indépendants peuvent cumuler des micros activités qui génèrent peu de revenus, sans protection sociale, tandis que le salariat avec l'intérim, les contrats partiels ou CDD développe aussi des activités précaires.

Le temps de travail diminue mais sa répartition est de plus en plus inégalitaire.

La baisse du nombre annuel d'heures travaillées est une tendance constante des pays industrialisés. Entre 1950 et 2007, par exemple la durée annuelle travaillée en France est passée de 2230 heures à 1559 heures travaillées, en Allemagne de 2370 heures à 1432 heures, aux Etats-Unis de 2010 à 1785 heures...⁹

La révolution numérique peut nous conduire à poursuivre voire accentuer la réduction du temps de travail, mais sous quelle forme ? Si la tendance est partout la même, de façon plus ou moins accentuée, elle se traduit différemment selon les pays : plus de chômage et parfois un peu moins de précarité en France, moins de chômeurs au prix d'un nombre important de petits boulots, de travailleurs pauvres en Allemagne ou en Angleterre, développement des inégalités, diminution du pouvoir d'achat et des protections sociales...

Peut-on se satisfaire d'une répartition de plus en plus inégale du travail, de son intensification, de son allongement, de l'intrusion du travail dans la sphère privée pour les uns, de la précarité et/ou du chômage pour les autres? Nous le constatons déjà peu ou prou dans les pays développés mais l'économie numérique permet de l'amplifier.

La réduction du temps de travail programmée, encadrée est la solution à privilégier pour réduire l'impact de la révolution numérique. Sous quelle forme ? Faut-il comme cela a été fait en France dans la deuxième loi sur les 35 heures, en privilégier la durée hebdomadaire ? Ce n'est pas sûr.

La numérisation de l'économie entraîne une fragmentation du travail, une multiplication d'activités sous des statuts différents. Dès lors il faudrait penser la réduction du temps de travail dans l'esprit des droits de tirages sociaux attachés à la personne et pas liés à un emploi, pour ses besoins personnels, et indépendamment des contraintes du marché. « La logique des droits de tirage sociaux est d'assurer une solidarité dans l'exercice d'une liberté individuelle ; par exemple, prendre un congé sabbatique, prendre soin de ses parents malades, acquérir des connaissances ou une formation nouvelle, créer une entreprise, élever ses jeunes enfants, etc.

⁸ Panorama de l'emploi et des revenus des non-salariés Laure Omalek, Laurence Rioux*

⁹ Soixante ans de réduction du temps de travail dans le monde Gérard Bouvier et Fatoumata Diallo, division Synthèses des biens et services, Insee

La personne qui ferait ce choix bénéficierait de dispositifs finançant la rémunération de ces différentes activités ». Alain Supiot¹⁰.

C'est un débat qui mérite d'être posé.

10. GARANTIR UNE PROTECTION AUX TRAVAILLEURS INDEPENDANTS SANS PENALISER CELLE DES SALARIES

Les premières résistances à l'Ubérisation sont sociales. Les demandes juridiques de requalification du contrat des conducteurs en contrat de travail se multiplient dans le monde. Une action sociale est en cours en France.

Le cadre social est inacceptable : « Alternative Economique » montre que pour 60 à 70 heures de travail par semaine permettant un Chiffre d'Affaire mensuel de 4500 euros un conducteur de VTC travaillant pour Uber reçoit un revenu net mensuel de 750 euros, s'il loue son véhicule ou 900 euros s'il est propriétaire du véhicule.

Il faut assurer un minimum de protection sociale pour les travailleurs non-salariés sans détériorer celle de l'ensemble du salariat.

Les organisations syndicales sont d'abord confrontées au choix de syndiquer ou pas des travailleurs qui ne sont pas juridiquement des salariés. Même si certains conducteurs de VTC revendiquent un contrat de travail, d'autres préféreraient obtenir comme le déclare Sayah Baaroun, Secrétaire général de l'UNSA Chauffeurs privés et VTC, « plus d'équilibre dans la relation commerciale »¹¹.

Depuis 2015, Uber exige de ses conducteurs Uber pop qu'ils adhèrent au statut d'autoentrepreneur. Cependant les conducteurs sont dans une situation de subordination par rapport à l'entreprise, ils n'ont pas le droit de refuser une course par exemple sous peine de sanction ou le déréférencement qui s'apparente à un licenciement.

Cette situation qui peut s'apparenter à un salariat déguisé conduit les tribunaux à trancher dans différents pays du monde, et plus particulièrement en Californie où une class action a été lancée. Uber a préféré signer un accord espérant clore la procédure en contrepartie d'une importante compensation financière. Mais un juge californien a refusé de valider cet accord.

En Grande-Bretagne un tribunal vient en octobre 2016 de donner raison à deux conducteurs UBER qui demandaient à bénéficier du droit du travail : congés payés, indemnités pour arrêt maladie, salaire minimum.

En France des actions sont engagées aux Prud'hommes et l'URSSAF poursuit Uber pour requalifier le lien des conducteurs en contrat de travail.

Pour autant la demande d'un statut salarié ne fait pas l'unanimité. Pour certains conducteurs le travail pour le compte d'Uber est considéré comme une situation provisoire permettant de constituer une clientèle propre pour continuer hors plateforme une activité de

¹⁰ Alain Supiot : « Libérer le travail de l'emprise du marché total » Propos recueillis par Bernard Stéphan Témoignage Chrétien 13 Mai 2016

¹¹ Uber : le mirage entrepreneurial Alternative Economique N° 360 Septembre 2016.

VTC, ou bien de rechercher un autre type d'activité. Le statut d'indépendant est alors assimilé à une forme de liberté permettant de maîtriser son avenir.

Fabian Tosolini, secrétaire général adjoint de la FGTE-CFDT nous a dit que son organisation a fait le choix de partir de la demande majoritaire des travailleurs concernés de rester indépendants mais en s'efforçant d'obtenir une garantie collective par la formation et une certification obligatoire permettant la reconnaissance, et la valorisation du métier.

Comment dès lors éviter que l'individualisme ne se traduise pas par le conflit ouvert entre travailleurs pratiquant des métiers similaires, comme les taxis, les VTC travaillant pour des plateformes différentes, les conducteurs de grande remise, dans des registres plus ou moins hauts de gamme ?

Et demain, qu'en sera-t-il en cas de développement du véhicule autonome?

La volonté des entreprises comme Uber de développer le véhicule autonome qui pèse sur le rapport de force en son sein. Requalifier le contrat du conducteur en contrat de travail ne sera pas plus pérenne que d'aménager un statut particulier si l'entreprise Uber, ou une autre entreprise de VTC parvient à généraliser les véhicules sans conducteurs.

La finalisation de la disparition du conducteur peut se heurter à de nombreux obstacles (accidentologie, sûreté pour les passagers, vol ou détérioration des véhicules...). Mais la menace sera présente dès les premières mises en œuvre.

Enfin même si les choses sont infiniment plus complexes, une telle perspective est de nature à alimenter les craintes sur la disparition du travail.

11. LE REVENU UNIVERSEL : VRAI OU FAUSSE SOLUTION ?

Dans le domaine politique et sociétal de nombreuses propositions se font entendre, en dehors du mouvement syndical, parmi des organisations politiques, des associations, des chercheurs.

L'idée d'un revenu universel, proposée déjà au 18ème siècle par Thomas Paine, est reprise par différents acteurs. Elle connaît ou a connu des réalisations partielles dans le monde, pour des groupes restreints en Inde, au Brésil, en Namibie, chez des amérindiens. Les Suisses ont rejeté la proposition dans un référendum le 5 Juin 2016, mais des projets sont en phase d'être testés en Finlande, aux Pays-Bas.

Le principe est partagé par des politiques de droite comme de gauche, mais à un niveau différent. La droite libérale voit le moyen de substituer un revenu égalitaire de subsistance aux aides sociales existantes. Les propositions de gauche visent à un revenu plus substantiel. Un salaire universel distribué sans condition pour reconnaître d'autres contributions que le travail salarié pour Bernard Friot¹².

C'est toutefois un problème d'acceptabilité, en particulier financier, et la possibilité de voir imposer à terme une forme de travail forcé en compensation du revenu.

¹² Pour un salaire Universel Bernard Friot
<http://www.espaces-marx.net/IMG/pdf/Friot-Pour-un-salaire-universel.pdf>

Surtout rien n'indique que la révolution numérique implique la disparition du travail alors que des besoins immenses sont insatisfaits ou apparaissent en terme par exemple de transition écologique, de services publics, de santé, de culture...¹³

12. ETENDRE LE STATUT D'INTERMITTENCE... ?

L'effet de la révolution numérique et de l'économie collaborative c'est de multiplier les statuts (CDD, autoentrepreneur, travailleur indépendant, travail occasionnel... On peut être aussi être simple particulier qui peut être salarié ou retraité par ailleurs, rendant un service contre dédommagement).

Face à cette multiplicité de situations comment assurer une protection sociale décente ?

Ne faut-il pas, sous des conditions à définir, envisager d'étendre un statut d'intermittent à l'exemple de celui qui a été mis en place pour les professions du spectacle ?

La liste des activités (spectacle vivant, cinéma, audiovisuel) ainsi que les métiers concernés sont déterminés précisément dans les annexes 8 et 10 de la convention chômage.

L'artiste ou le technicien qui travaille en intermittence, dispose d'un contrat à durée déterminée d'usage (CDDU). Ce type de contrat est particulièrement précaire et se justifie pour le cas de métiers de vocations extrêmement précarisés. Mais il ne faut pas en favoriser l'extension incontrôlée qui reviendrait à fragiliser les contrats de travail à durée indéterminée qui constituent la majorité du salariat.

Les intermittents du spectacle ont fait reconnaître des temps travaillés au-delà de la prestation proprement dite, temps de répétition, de conception, de préparation... Avec une spécificité des techniciens par rapport aux artistes.

Les travaux de Mathieu Grégoire montrent que l'intermittence ne représente pas un coût aussi important que ce qui est dénoncé par le Medef, «C'est aussi un enjeu politique et idéologique dans la mesure où les intermittents constituent un fâcheux exemple de «flexisécurité» dans lequel la sécurisation de la flexibilité passe par une socialisation du salaire, c'est-à-dire par un revenu financé par les employeurs mais déconnecté de la subordination à un employeur ! Et ça, ce n'est pas prévu par la flexisécurité à la mode néolibérale »¹⁴.

Pour répondre au même problème en Belgique, il a été créé SMART¹⁵, une caisse privée qui assure les fonctions de caisse de congés payés, d'assurance chômage et santé.

Son but : décharger les artistes mais aussi les journalistes, informaticiens, tous les métiers nécessitant un statut autonome, ¹⁶des problèmes administratifs et de les stabiliser financièrement en leur proposant une forme de "salariat indépendant". Elle gère les contrats, prend en charge la rémunération de ses membres et lui offre d'autres services, comme une aide juridique, des prêts et même une plateforme de financement participatif pour l'aider à

¹³ Note Lasaire Eco en préparation

¹⁴ Mathieu Grégoire sur les intermittents: "Il existe un modèle alternatif plus juste et moins coûteux" Entretien réalisé par Marie-Jo Sirach Jeudi, 27 Février, 2014 L'Humanité

¹⁵ Spécifique, Mesurable, Acceptable, Réaliste, Temporairement défini

¹⁶https://www.rtb.be/info/societe/detail_smart-be-devenir-cooperative-pour-mieux-s-internationaliser?id=9021165

financer ses projets. En Juin 2015 SMART s'est transformée en coopérative et cherche à se développer en Europe.

En France, autour de la sécurisation de l'intermittence, nous dit Laura Aufrère, Chargée de mission pour l'UFISC (Union Fédérale d'Intervention des Structures Culturelles) les bénéficiaires ne sont pas seulement consommateurs, ils sont actifs, s'organisent collectivement pour défendre leurs intérêts, créent des associations ou des coopératives. Ils cherchent à maîtriser leur outil de production.

L'extension du statut d'intermittence pourrait être envisagée pour certaines activités, sous réserve d'en maîtriser le processus pour maintenir l'emploi stable là où il existe.

Une telle extension suppose de revoir le mode de financement.

13. CONSTRUIRE LA COOPERATION DES PRODUCTEURS ET UN CADRE DE GARANTIE COLLECTIVE ?

Dans les faits la volonté des plateformes de rester de simples facilitateurs entre des consommateurs et des travailleurs indépendants ne résiste pas.

Qu'il le veuille ou pas Uber est contraint de se préoccuper du social. Partout dans le monde les travailleurs s'organisent. Mais pas toujours par le moyen des organisations syndicales de salariés. De fait la représentation des travailleurs est diverse. Les organisations syndicales présentes, mandatées par des adhérents, côtoient des associations aux objets divers, des personnalités qui s'auto mandatent, des juristes....

Un processus de réorganisation se reconstruit entre travailleurs indépendants et prend souvent la forme associative, parfois coopérative. Les syndicats pour lesquels il n'existe pas de mesure de représentativité ne peuvent pas ignorer ou rejeter ce processus au risque de se marginaliser.

Pour autant il faut s'interroger sur la mesure de la représentativité des associations. Le statut de coopérative ouvrière de production, utilisé par certains intermittents du spectacle donne des moyens de défense pour les producteurs qui la composent face à la plateforme. Il ne rend pas représentatif pour traiter l'ensemble des problèmes sociaux des producteurs salariés ou indépendants.

Malgré la volonté des plateformes de se débarrasser de leurs obligations d'employeurs le social resurgit. Et se pose l'urgence de reconstruire un cadre pour traiter ces questions sociales.

De nombreuses questions doivent être posées car elles conditionnent l'organisation et la défense collective des travailleurs dits indépendants mais dépendants des plateformes pour l'attribution de leur travail et qui effectuent les travaux pour leur compte.

**Liste des personnes ayant participé aux travaux du groupe
« Lasaire Transport » ou ayant été auditionnées :**

Jean Claude Boual

Jean Louis Brasseur

Jacques Chauvineau

Joël Decaillon

Christian Dellacherie

André Laumin

Joël Le Coq

Jean Louis Rohou

André Stimamiglio

Laura Auffrere (Ufisc, Union Fédérale d'Intervention des Structures Culturelles)

Fabian Tosolini (FGTE-CFDT)
