

# Une présomption de salariat pour les travailleurs du numérique ?

Ce dossier doit vous permettre de comprendre comment se crée la législation européenne et d'aborder cette question d'actualité sur le statut juridique des travailleurs de la « gig economy »

## Etape 1 : étude individuelle du document

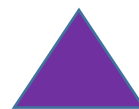
1. Relever la source et la date de l'article étudié
2. Que dit la loi au sujet du statut des travailleurs du numérique ?
3. Quelle est la ou quelles sont les positions de la jurisprudence ?
4. Certaines solutions ont été rejetées par le conseil constitutionnel, lesquelles, pourquoi ?

## Etape 2 : être expert

1. Regroupez-vous par code couleur
2. Confrontez vos réponses et complétez vos informations pour être le plus précis possible sur le point que vous avez à traiter

## Etape 3 : faire le tour de la question

1. Regroupez par code forme
2. Echangez oralement sur ce que vous avez appris, voyez comment cela peut s'articuler
3. Confrontez la solution française à celle de ses voisins européens et celle de l'UE
4. Sur l'affiche fournie, réalisez la synthèse autour de cette question



## **Le gouvernement français choisit d'accompagner l'ubérisation**

**À rebours de ses voisins européens et des décisions de justice, l'exécutif français fait tout pour protéger les plateformes des risques de requalification des emplois de coursiers.**

Apôtre de la start-up nation, le gouvernement français est un grand fan d'Uber et consorts. Les travailleurs précaires grâce auxquels ces plateformes font leur beurre oeuvrent en tant qu'autoentrepreneurs. Ce faisant, ils ne sont donc pas comptabilisés parmi les « personnes ayant exercé une activité réduite » enregistrées par Pôle emploi. Aussi, l'exécutif s'évertue à protéger toutes ces donneurs d'ordres du numérique contre les risques de requalification de l'emploi de leurs coursiers et autres livreurs en salariat. Un travail pas de tout repos, tant les décisions de justice se multiplient, des prud'hommes à la Cour de cassation, pour reconnaître le lien de subordination.

Ainsi, par deux fois (loi de 2018, dite « pour la liberté de choisir son avenir professionnel », et la loi d'orientation des mobilités de 2019), la majorité présidentielle a tenté de faire passer dans le droit les chartes unilatérales de bonne conduite, idée soufflée par les lobbyistes d'Uber. Ces documents non contraignants, écrits par les plateformes elles-mêmes, les auraient protégées des risques juridiques, à commencer par la requalification des contrats. Ces tentatives ont été à chaque fois censurées par le Conseil constitutionnel.

Profitant de l'état d'urgence sanitaire, le gouvernement est retourné à l'assaut, cette fois par ordonnances. Une première s'est glissée en avril, en plein confinement, instaurant une forme de « dialogue social » entre les travailleurs considérés comme indépendants (le terme est répété huit fois, rien que dans l'article premier) et les plateformes. Les premières élections des délégués d'ubérisés devraient se tenir début 2022. Cette pseudo-avancée revient en fait à acter le fait que ces travailleurs ne sont pas salariés, que donc la relation qui les lie au donneur d'ordres relève bien d'un contrat commercial. Elle permet aussi d'évacuer des discussions des questions aussi fondamentales que la santé des travailleurs de plateformes, leur temps de travail, les mesures de sécurité ou encore le fonctionnement de l'algorithme qui détermine notamment à qui les tâches sont confiées et combien elles sont rémunérées.

Ce volet de protection sociale est renvoyé à une nouvelle ordonnance, évoquée pour 2022. On peut d'ores et déjà parier qu'elle se contentera de demander aux plateformes de sponsoriser un contrat d'assurance privée au rabais, du même type que celui proposé par Axa, qu'Uber finance déjà. On comprend dès lors la crainte du pouvoir macronien de voir l'Union européenne mettre fin à son pas de deux avec les plateformes prédatrices. Pi. M.



# Une présomption de salariat pour les travailleurs du numérique ?

Ce dossier doit vous permettre de comprendre comment se crée la législation européenne et d'aborder cette question d'actualité sur le statut juridique des travailleurs de la « gig economy »

## Etape 1 : étude individuelle du document

1. Relever la source et la date de l'article étudié
2. Que dit la loi au sujet du statut des travailleurs du numérique ?
3. Quelle est la ou quelles sont les positions de la jurisprudence ?
4. Certaines solutions ont été rejetées par le conseil constitutionnel, lesquelles, pourquoi ?

## Etape 2 : être expert

3. Regroupez-vous par code couleur
4. Confrontez vos réponses et complétez vos informations pour être le plus précis possible sur le point que vous avez à traiter
5. Retrouvez la chronologie de l'évolution des solutions.

## Etape 3 : faire le tour de la question

5. Regroupez par code forme
6. Echangez oralement sur ce que vous avez appris, voyez comment cela peut s'articuler
7. Confrontez la solution française à celle de ses voisins européens et celle de l'UE
8. Sur l'affiche fournie, réalisez la synthèse autour de cette question

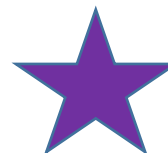
# Comment la France entretient le flou sur le statut des travailleurs

BASILE DEKONINK

## L'initiative de la Commission européenne pourrait clarifier la question du statut des travailleurs des plateformes en France.

L'Espagne et le Portugal ont reconnu le statut de salarié aux livreurs de repas, le Danemark et la Suède ont signé des conventions collectives, le Royaume-Uni a forcé Uber à accorder davantage de droits sociaux à ses chauffeurs... et la France, elle, tempore. Dix ans après l'arrivée d'Uber sur le marché français, l'Hexagone se distingue de ses voisins par le grand flou qui entoure le statut des travailleurs de plateformes. Un statu quo qui maintient, de fait, ces prestataires précaires dans l'auto-entrepreneuriat, sans revalorisation notable de leurs conditions de travail.

« En France, nous sommes pour le moins frileux, le peu de décisions prises n'est pas pérenne et pas clair, alors que d'autres pays ont répondu franchement, estime Marianne Lecot, avocate spécialisée en droit du travail et en droit social. Il n'y a en droit français que deux possibilités, vous êtes ou bien salarié ou indépendant. Or on ne sait toujours pas ce que sont ces travailleurs » .



Dans l'attente d'une éventuelle directive européenne sur le sujet, le cadre législatif français se résume au Code du travail, sans dispositions spécifiques. La seule tentative de clarification, les chartes sociales de la loi LOM - un dispositif qui prévoyait d'empêcher toute requalification d'une relation entre un travailleur et une plateforme en contrat de travail -, a été censurée en 2019 par le Conseil constitutionnel. Ce sont donc aujourd'hui les juges qui tranchent, au cas par cas, sur la nature du statut des travailleurs. Mais là aussi, le flou demeure.

### **Au pénal, les plateformes risquent gros**

La décision retentissante de la chambre sociale de la Cour de Cassation, qui avait décidé en 2020 de requalifier un chauffeur Uber en salarié, n'a pas entraîné le raz-de-marée annoncé. Quelques centaines de dossiers seulement ont été déposées - environ 30.000 chauffeurs travaillent avec l'américain en France -, et la décision ne fait pas, pour l'heure, jurisprudence : la justice donne tantôt raison aux plateformes, tantôt aux requérants.

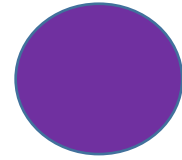
Pour l'instant préservées de requalifications massives au civil, les plateformes risquent en revanche gros au pénal. Deliveroo (depuis 2018) et Uber (depuis 2015) font tous deux l'objet d'enquêtes pour « travail dissimulé », diligentées à la demande du parquet de Paris. Les peines encourues - jusqu'à trois ans d'emprisonnement, des amendes, des interdictions d'exercer - sont lourdes.

### **« Usine à gaz »**

Alors que la France fait partie des marchés les plus dynamiques avec une multitude de plateformes et une grosse centaine de milliers de travailleurs (au bas mot), « *ce sont aujourd'hui les juges qui portent le poids d'un projet de société, alors que ce devrait être les politiques* », tance Barbara Gomes, maîtresse de conférences en droit social et en droit du numérique et auteure d'une thèse sur le sujet (par ailleurs porte-parole du candidat communiste à la présidentielle, Fabien Roussel).

L'institution d'une nouvelle autorité indépendante, l'Autorité des relations sociales des plateformes d'emploi (Arpe) doit permettre l'élection de délégués des livreurs et chauffeurs et faciliter le dialogue social. Mais ses détracteurs dénoncent déjà une « usine à gaz » peu lisible. Le calendrier, qui vise à déboucher sur des accords au second semestre 2022, est de fait suspendu aux arbitrages du prochain exécutif.

Basile Dekonink



# Une présomption de salariat pour les travailleurs du numérique ?

Ce dossier doit vous permettre de comprendre comment se crée la législation européenne et d'aborder cette question d'actualité sur le statut juridique des travailleurs de la « gig economy »

## Etape 1 : étude individuelle du document

1. Relever la source et la date de l'article étudié
2. Que dit la loi au sujet du statut des travailleurs du numérique ?
3. Quelle est la ou quelles sont les positions de la jurisprudence ?
4. Certaines solutions ont été rejetées par le conseil constitutionnel, lesquelles, pourquoi ?

## Etape 2 : être expert

6. Regroupez-vous par code couleur
7. Confrontez vos réponses et complétez vos informations pour être le plus précis possible sur le point que vous avez à traiter

## Etape 3 : faire le tour de la question

9. Regroupez par code forme
10. Echangez oralement sur ce que vous avez appris, voyez comment cela peut s'articuler
11. En quoi la solution française est-elle originale ?
12. Cette solution va-t-elle demeurer ?
13. Sur l'affiche fournie, réalisez la synthèse autour de cette question

## **Des représentants élus pour les chauffeurs de VTC et les livreurs à vélo, une exception française**

Pommier, Anne-Hélène

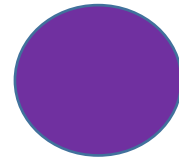
### **La France a décidé de privilégier le dialogue social pour les travailleurs indépendants des plateformes, contrairement à ses voisins européens.**

C'est un choix qui fait de la France une exception dans le paysage européen. Contrairement à leurs homologues espagnols, désormais salariés, ou britanniques, devenus «workers» et bénéficiant de droits sociaux spécifiques, les chauffeurs de VTC et livreurs à vélo français n'auront pas de statut à part. Sur les recommandations des deux groupes d'experts successivement mandatés depuis le 1er janvier 2020, le gouvernement a choisi une voie originale pour permettre aux quelque 200.000 travailleurs des plateformes d'acquiescer les droits sociaux qui leur font défaut: le dialogue social.

*« Lorsque ces travailleurs qui sont des indépendants demandent à être requalifiés en salariés, ce qu'ils veulent, c'est acquiescer des droits sociaux. Nous avons la conviction qu'ils peuvent aussi les obtenir par la négociation »,* expliquait Bruno Mettling, président du second groupe de travail, lors de la remise de son rapport en avril dernier au ministère du Travail. Désormais à la tête de l'Autorité des relations sociales des plateformes d'emploi (Arpe) créée par ordonnance le 24 avril, l'ex-DRH d'Orange sera chargé - entre autres - d'organiser au cours du premier semestre 2022 l'élection nationale des représentants des travailleurs indépendants des plateformes. À charge ensuite pour les nouveaux élus de négocier sur des thématiques dont la liste n'est pas encore arrêtée, mais qui pourraient aller des questions de rémunération, à la sécurité en passant par la protection sociale et les règles régissant l'algorithme qui attribue les courses. Des droits auxquels coursiers et chauffeurs, en grande majorité autoentrepreneurs, n'ont pas accès.

### **Pas de chômage partiel, ni de congé maladie**

En l'absence de contrat de travail, ils ne bénéficient ni de salaire minimum, ni de durée de travail réglementée, ni de droit aux congés payés. Quant à la protection sociale, elle se limite aux prestations en nature (visites chez le médecin, remboursement des médicaments et des interventions à l'hôpital) remboursées sur la base des tarifs de la Sécurité sociale. *« Pour bénéficier d'indemnités journalières en cas d'accident du travail, ce qui peut arriver quand on est coursier à vélo, il faut justifier d'une année entière de revenus. C'est rare dans ces activités où il y a un turnover important »,* déplore en outre Luc Mathieu à la CFDT. Et si la dernière convention d'assurance-chômage prévoit le versement d'une indemnité pour les indépendants qui cessent leur activité, les conditions d'accès sont jugées encore trop strictes par le syndicaliste.



*« La crise a été très révélatrice de la précarité de ces travailleurs. Avec le confinement il y a 200 chauffeurs qui sont venus me voir parce qu'ils ne pouvaient plus travailler et n'avaient pas droit au chômage partiel, témoigne l'avocat Jérôme Giusti . Et s'ils tombaient, ils n'avaient pas non plus de congé maladie alors que quinze jours plus tôt, la Cour de cassation (arrêt du 4 mars 2020, NDLR) avait dit qu'ils étaient des travailleurs salariés. »*

L'avocat, opposé au choix de la France de faire confiance au dialogue social pour réduire les inégalités, ne comprend pas que contrairement à l'Espagne, le gouvernement n'ait pas suivi l'avis des juges en instaurant une présomption de salariat pour « *ces indépendants qui n'ont d'indépendant que le nom* » et « *subissent le chantage des puissantes plateformes* ». Il attendait d'ailleurs avec impatience la présentation de la directive européenne en espérant qu'elle ramènerait tout le monde à la raison en élargissant la requalification du statut des travailleurs en salariés.

### **Donner «du poids aux travailleurs dans les négociations»**

Rapporteur du projet de loi relatif au dialogue social des plateformes à l'Assemblée nationale, la députée LREM Carole Grandjean pense que la France pourrait rallier d'autres pays comme l'Allemagne. « *Nous avons pris une position courageuse. C'est innovant et cela répond au véritable problème en donnant du poids aux travailleurs dans les négociations avec leurs plateformes* », assure-t-elle.

Et si le statut d'indépendant n'est pas un choix heureux pour tous les travailleurs, elle relève aussi qu'il n'y a pas eu de ruée vers les plateformes, telles Just Eat, qui proposent déjà des embauches en CDI.