

## France

### À la recherche de nouvelles régulations sociales, entre conflits, mobilisations, *lobbying* et réglementation

Amandine BRUGIÈRE et Anne-Marie NICOT<sup>1</sup>

---

Comme partout en Europe, l'arrivée en France à partir de 2012 des plateformes numériques de transport a bousculé le secteur de transport particulier de personnes (T3P). Ce secteur ancien (réglementé depuis le XVIII<sup>e</sup> siècle), complexe (comportant des indépendants, des centrales de réservation, des « capacités », etc.) et très segmenté (véhicules pouvant stationner sur la chaussée et pratiquer la maraude, ou prendre des groupes sur réservation, etc.), connaissait un certain *statut quo*, au milieu de failles réglementaires. Les nouveaux entrants « numériques » – bénéficiant de l'ambiguïté d'une position « d'intermédiaire » – s'en sont servi pour développer une offre concurrençant massivement les acteurs les plus réglementés du marché.

Depuis, le secteur du T3P est marqué par la multiplication des conflits, des mobilisations, des missions de concertation ou de médiation, des actions de

réglementation, des recours juridiques... Et l'intervention des décideurs politiques manifeste une certaine ambivalence entre le souhait de structurer les marchés et faire respecter la législation d'une part, et la sécurisation du modèle d'affaires des plateformes numériques de travail, d'autre part. Ces turbulences témoignent aussi de la recherche de nouvelles modalités de dialogue, pour faire face à la dégradation des conditions de travail, aux enjeux de qualité du service et de protection sociale dans le cadre d'une relation de sous-traitance.

---

#### L'entrée en scène d'Uber par la mise en concurrence de marchés segmentés

Le secteur du transport de personnes en France connaît jusqu'aux années 2000 une relative stabilité du fait d'une réglementation segmentant fortement les

---

1. Responsable de département à l'Agence nationale pour l'amélioration des conditions de travail (Anact) ; chargée de mission à l'Anact. Les auteures remercient chaleureusement Franck Bonot, Laurent Grandguillaume et Louis-Charles Viossat pour les entretiens accordés. Cet article est issu d'un travail de veille cofinancé par le Fonds social européen dans le cadre du programme opérationnel national « Emploi et inclusion » 2014-2020.

marchés et tendant à générer des marchés de niche. À la fin des années 2000, un mouvement de déréglementation – marqué par la loi Novelli (voir *infra*) – ouvre une brèche en créant une catégorie d'activités peu encadrées et facilitant ainsi l'entrée de nouveaux acteurs, qui cherchent ouvertement à « disrupter les monopoles en place <sup>2</sup> ».

**« Voitures de places » et « voitures de remise » : des marchés et des réglementations différents**

Depuis le XVIII<sup>e</sup> siècle, la réglementation française distingue les « véhicules de place », qui peuvent stationner sur la chaussée en attente de clients, des

« véhicules de remise », qui fournissent leur prestation sur réservation et doivent retourner à un stationnement hors de la voie publique entre deux clients. Les « véhicules de place » ont toujours fait l'objet d'une réglementation assez stricte pour des raisons d'ordre public (notamment en ce qui concerne l'encombrement des voies publiques) et du fait des défaillances de marché propres à cette activité. Les taxis, qui doivent être titulaires d'une autorisation de stationnement (ADS ou « licence ») pour exercer, correspondent à la catégorie des « véhicules de place » et leur activité est fortement réglementée, notamment en matière de tarifs (encadré 1).

### Encadré 1

#### Les taxis, une activité très réglementée

Le conducteur d'un taxi doit être titulaire d'une autorisation de stationnement affichée sur le véhicule. Cette autorisation est rattachée à un secteur géographique dans lequel le taxi a le droit de « marauder », c'est-à-dire :

- prendre en charge des passagers qui le hèlent dans la rue ;
- prendre en charge des passagers qui l'attendent dans des files réservées aux taxis dans les gares et aéroports ;
- attendre dans une « station taxi » où un passager peut le solliciter directement ou l'appeler.

Les autorisations de stationnement sont délivrées par le maire – le préfet de police à Paris – qui en fixe le nombre et définit la zone de « maraude ».

Le taxi doit être muni d'équipements spéciaux du fait de son droit de « marauder » : un taximètre, une imprimante, un dispositif extérieur lumineux portant la mention « taxi » et, depuis la loi du 1<sup>er</sup> octobre 2014, un terminal de paiement.

Les taxis peuvent prendre en charge des clients partout sur le territoire national s'ils ont été réservés (par téléphone ou application *smartphone*).

Les tarifs des taxis sont réglementés par l'État, en maraude comme en réservation.

2. Interview du fondateur d'Uber Travis Kalanick : « Je suis un liquidateur-né », dit-il de sa mission de faire voler en éclat les cartels de taxi » (« *I'm a natural born trust-buster, he says of his mission to smash the taxi cartels* »). T. Bradshaw, « Lunch with the FT: Travis Kalanick », FT.com, May 9, 2014, <https://www.ft.com/content/9b83cbe8-d5da-11e3-83b2-00144feabdc0>.

Dans les années 1960, les taxis étendent progressivement leur activité pour intervenir sur le marché de la réservation préalable. Dans le même temps, les « voitures de grande remise », encadrées par un décret de 1955, occupent le segment des services de véhicule de luxe avec chauffeur sur réservation préalable. La loi d'orientation des transports intérieurs (Loti) de 1982 autorise le transport léger de groupe (soit deux personnes ou plus) par des véhicules autres que des taxis (voir *infra*, encadré 3). Le marché de la réservation préalable est donc, en droit, ouvert à plusieurs catégories d'intervenants visant des segments de clientèle différents. Mais le monopole des taxis sur la « maraude » n'a jamais été remis en cause.

### **Déréglementer le secteur pour « libérer » la croissance**

Faisant suite, entre autres, au rapport de la Commission pour la libération de la croissance française, présidée par Jacques Attali, la loi n° 2009-888 du 22 juillet 2009 de développement et de modernisation des services touristiques (dite « loi Novelli ») modifie en profondeur les conditions d'accès et d'exercice de l'activité de « grande remise ». La profession est désormais dénommée « exploitation de voitures de tourisme avec chauffeur » (VTC) et elle connaît une très forte déréglementation :

- le régime d'autorisation préfectorale est supprimé et remplacé par un régime déclaratif (registre tenu par l'organisme Atout France rattaché au ministère du Tourisme) ;
- le nombre de véhicules par entrepreneur n'est plus plafonné ;

- les chauffeurs doivent simplement justifier du permis de conduire B et d'une condition d'aptitude professionnelle ;

- aucun lien n'est prévu entre les fichiers des cartes professionnelles de chauffeurs de VTC (délivrées en préfecture de département) et le registre tenu par Atout France.

Le stationnement des VTC reste cependant impossible sur la voie publique en l'absence de réservation préalable.

En 2013, un rapport du Sénat (Carvounas *et al.*, 2013) note que cette réforme « semble marquée du sceau d'une déréglementation radicale qui a provoqué une multiplication du nombre d'acteurs et conduit à des dysfonctionnements concurrentiels menaçant le secteur d'une profonde déstructuration ».

De fait, cette déréglementation intervient au moment même où apparaissent de nouveaux acteurs économiques, qui s'appuient sur le développement des applications sur *smartphones* pour proposer des services de réservation quasi instantanée. Issues de l'économie numérique – usant de la bannière floue de l'économie dite « collaborative » –, ces applications se positionnent d'abord en « intermédiaire informationnel » pour contourner ainsi les obligations faites aux opérateurs de transport.

### **Plateformes numériques de réservation et disruption du marché**

Le *leader* du marché, Uber, créé aux États-Unis en 2009 (Kesselman, Casagrande, dans ce numéro), commence à offrir ses services en France début 2012. Selon Amar *et alii* (2018), « les principales centrales de réservation de VTC opérant en France sont Uber, qui aurait de l'ordre de 70 à 80 % des parts de marché (...), Heetch, Txfy<sup>3</sup>, LeCab ou

3. En mars 2019, Txfy (précédemment Taxify) est devenue Bolt.

Allocab et Snapcar. Elles proposent des services comparables dans leurs principes et plus ou moins développés selon leur stratégie commerciale. »

Dominant le marché, Uber en détermine les principales caractéristiques : choix *marketing*, tarification, organisation des activités. La plateforme fonde son développement sur une stratégie de volume pour créer le marché, le servir et dominer la concurrence. Pour cela, il faut proposer des prix bas et pouvoir répondre à toute demande d'un client en quelques minutes. Comme le volume de la demande peut être très variable, cela implique de pouvoir mobiliser un grand nombre de chauffeurs pour y répondre partout et à toute heure. Pour attirer les chauffeurs, la plateforme propose d'abord des conditions très favorables : aides au lancement, taux de commission réduits, etc. Mais celles-ci ne peuvent pas être durables car elles se traduisent par des coûts importants pour la plateforme et des résultats négatifs. Il devient alors nécessaire pour la firme, une fois le marché installé, de redresser les comptes, tout en conservant un très grand nombre de chauffeurs (Sauviat, dans ce numéro).

La plateforme utilise donc le statut de VTC pour développer une offre qui, avec le système de réservation quasi instantanée et la géolocalisation, vient directement concurrencer les taxis. Dans le courant de l'année 2013, cette nouvelle offre atteint un volume tel à Paris qu'elle déstabilise le marché et qu'elle est perçue comme une menace par la profession de taxis.

Les conflits naissent ainsi d'abord entre les acteurs de la profession.

---

### **Renforcer la professionnalisation et mieux réguler la concurrence**

L'installation rapide des plateformes dans le paysage du T3P, et le lancement de nouvelles offres, comme UberPop (encadré 2), transformant en potentiel « chauffeur-amateur » toute personne ayant le permis de conduire, génèrent des tensions de plus en plus vives entre les chauffeurs de taxi et les plateformes de VTC (conflits, grèves des taxis). Les pouvoirs publics interviennent en cherchant d'un côté à mieux définir les règles d'accès au marché pour les différents acteurs et à les faire respecter ; de l'autre à préserver le développement de nouveaux modèles d'affaires. Les nouveaux entrants, eux, continuent à contourner la réglementation pour poursuivre leur extension et rentrer dans un bras de fer avec les pouvoirs publics, en faisant jouer l'opinion publique <sup>4</sup>.

#### **Des premières tentatives de réglementation des VTC à la loi Thévenoud de 2014**

Le gouvernement prend au cours de l'année 2013 diverses mesures visant à renforcer le régime juridique des VTC pour mieux protéger le consommateur et assainir les conditions de concurrence, avec notamment :

- l'interdiction (assortie de sanctions pénales) pour les VTC d'utiliser des dispositifs induisant la confusion avec les taxis ;
- un renforcement des obligations de formation ;
- l'alignement des conditions d'honorabilité professionnelle des chauffeurs de VTC sur celles des taxis ;

---

4. Voir le sondage commandé par Uber et le CSA en 2014 : <http://bit.ly/2NH4bAN>. Ou encore les réactions suite au retrait d'UberPop, notamment le sondage de BFMTV en 2015 : « Allez-vous regretter UberPop ? », <https://rnc.bfmtv.com/point-de-vue/allez-vous-regretter-uberpop-643611.html>.

- l'obligation d'un support papier ou électronique pour prouver la réservation préalable des VTC.

De plus, le décret n° 2013-1251 du 27 décembre 2013 prévoit un délai minimum de 15 minutes entre la réservation et la prise en charge du client par les VTC et les taxis travaillant hors de leur zone géographique. Les plateformes saisissent le Conseil d'État en référé suspension ; le 5 février 2014, il décide de suspendre le décret.

Parallèlement, Uber lance un nouveau service, UberPop (encadré 2), qui permet de mettre en relation les clients avec des chauffeurs amateurs (et non plus professionnels comme les VTC), avec des tarifs très bas.

Ces événements sont à l'origine d'actions de protestations de grande ampleur de la part des taxis.

Et, le 14 février 2014, le gouvernement confie une mission de concertation à un député, Thomas Thévenoud, « pour organiser durablement le secteur et pour garantir une concurrence équilibrée ».

La mission de concertation peut être menée moyennant plusieurs conditions :

- un gel des immatriculations de VTC par Atout France pour la durée de la mission ;

- un renforcement des contrôles des VTC ;

- l'adoption du décret n° 2014-344 du 26 mars 2014 qui limite à une heure la durée de stationnement dans les gares et aéroports des véhicules réservés (taxis et VTC).

Le rapport qui fait suite à cette concertation constate que « dans le secteur du transport léger de personne, la législation des VTC est très atypique au regard du droit commun (...). Le système actuel issu de la loi de 2009 donne peu de garanties aux consommateurs et peu de leviers à la puissance publique dans son rôle de protection des droits et de la sécurité des personnes » (Thévenoud, 2014:39).

La loi n° 2014-1104 du 1<sup>er</sup> octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur <sup>5</sup> (dite « loi Thévenoud ») qui fait suite à ce rapport

## Encadré 2

### UberPop : économie collaborative ou taxis clandestins ?

Le service UberPop soulève dès son apparition de nombreuses questions sociales et de sécurité, et provoque l'ire tant des taxis que des VTC, qui dénoncent « un véritable appel d'air aux taxis clandestins ».

Alors qu'Uber présente ce service comme une offre de covoiturage urbain, l'entreprise est condamnée en octobre 2014 par le tribunal correctionnel de Paris pour pratique commerciale trompeuse. Mais il a fallu attendre un an, assorti de multiples recours juridiques et des conflits sociaux graves pour que, finalement, UberPop soit interdit par une décision du Conseil constitutionnel et que le service soit effectivement arrêté par la plateforme.

5. <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/loi/2014/10/1/INTX1414821L/jo/texte>. Les VTC sont renommés « véhicules de transport avec chauffeur » et non plus « de tourisme » pour bien marquer leur rattachement au secteur des transports (et aux autorités dont il relève).

## FRANCE

prévoit donc un plus fort encadrement de l'activité de VTC :

- elle renforce les étapes pour devenir chauffeur de VTC : il faut notamment obtenir une carte professionnelle de VTC qui implique de passer un examen suite à une formation ;

- pour éviter des formes de maraude par les VTC, un chauffeur ne peut prendre en charge un client que s'il peut justifier d'une réservation préalable et il doit retourner à un stationnement en dehors de la chaussée en l'absence de réservation ;

- les exploitants de VTC et les intermédiaires (notamment les plateformes) doivent s'inscrire au registre des VTC ;

- la loi interdit la mise en relation pour des activités de transport public à titre onéreux par des non-professionnels des T3P (encadré 2).

À la suite des recours des plateformes numériques, d'autres dispositions de la loi ont été annulées, soit par le Conseil constitutionnel, soit par le Conseil d'État.

### **Le détournement du statut Loti, la loi Grandguillaume (2016) et ses suites**

Les nouvelles exigences de qualification imposées pour l'accès à la profession

de chauffeurs de VTC vont à l'encontre de la stratégie de développement des plateformes, qui nécessite de pouvoir mobiliser un nombre toujours plus grand de chauffeurs (voir *supra*).

C'est pourquoi, en 2015, pour contourner la nouvelle réglementation sur les VTC, de nombreuses plateformes utilisent le statut dit « Loti » (encadré 3) afin de continuer à accroître le nombre de chauffeurs.

En détournant ce statut, un très grand nombre de chauffeurs sont recrutés quasiment sans qualification et sans vérification de leur casier judiciaire (contrairement aux taxis et aux VTC) pour réaliser du transport particulier (et non collectif) de personnes en 2015 et 2016. Par ailleurs, l'organisation des examens d'accès à l'activité de chauffeurs de VTC fait l'objet de nombreuses critiques en raison de multiples cas de fraudes identifiés par les services de l'État.

En 2015 et 2016, les conflits se multiplient entre les plateformes et les chauffeurs de taxi et de VTC. En effet, l'équilibre économique de l'activité de chauffeurs (taxis ou VTC) est menacé par l'arrivée massive de nouveaux chauffeurs. À cela s'ajoute la décision de la principale

### Encadré 3

#### **Loti, un statut pour le transport collectif de personnes**

La loi d'orientation des transports intérieurs (Loti) de 1982 définit le régime de droit commun des transports publics et privés collectifs de personnes. Elle autorise des entreprises à effectuer des services occasionnels de transports collectifs (c'est-à-dire au moins deux personnes) dans des véhicules légers (moins de dix places, chauffeur compris) après inscription sur un registre.

Les conditions d'inscription sont plus souples que pour les VTC : la capacité professionnelle est seulement requise pour le dirigeant. Les chauffeurs, qui travaillent sous la responsabilité du dirigeant, sont quant à eux exemptés de tout formalisme, hormis une visite médicale obligatoire en sus du permis de conduire.

plateforme (Uber) de baisser ses tarifs en octobre 2015 pour prendre de nouvelles parts de marché. Pour les chauffeurs, cela se traduit par une baisse des revenus car la baisse des prix n'est pas compensée par la hausse du volume d'activité.

C'est dans ce contexte que, en avril 2016, le gouvernement confie une mission sur l'équilibre économique du secteur du T3P au député Laurent Grandguillaume. Pour réaliser sa mission, celui-ci met en place des réunions de travail régulières avec les différentes parties prenantes (organisations de taxis, VTC, Loti, plateformes).

La loi n° 2016-1920 du 29 décembre 2016 relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes <sup>6</sup> (dite « loi Grandguillaume ») fixe des objectifs en matière de contrôle, d'accès aux différentes professions et de régulation du secteur :

- elle interdit aux « capacitaires Loti » de proposer des courses dans des véhicules de moins de 10 places (chauffeur inclus) dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants ;

- elle confie l'organisation des examens d'aptitude professionnelle pour les chauffeurs de VTC aux chambres des métiers et de l'artisanat.

Une période de transition de 12 mois est prévue pour permettre aux exploitants « Loti » et aux chauffeurs bénéficiant du statut Loti de se conformer à la nouvelle réglementation, et les chauffeurs « Loti » peuvent demander leur inscription sur le registre VTC par équivalence, en justifiant d'un an d'activité au cours des 10 années précédant la demande de carte professionnelle.

La loi prévoit aussi la mise en place d'instances de suivi et de régulation du secteur du T3P.

Mi-décembre 2016, à quelques jours du vote de la loi Grandguillaume, un conflit éclate entre Uber et ses chauffeurs, à la suite de la décision de la plateforme d'augmenter son taux de commission de 20 à 25 % du chiffre d'affaires. Après avoir réuni les parties prenantes et « devant les difficultés rencontrées pour instaurer un véritable dialogue sur des questions majeures pour le développement et la pérennité de cette activité <sup>7</sup> », le gouvernement choisit de nommer un médiateur, qui remet son rapport en janvier 2017. Dans celui-ci, le médiateur met en évidence que les conditions de viabilité économique de l'activité de chauffeur de VTC sont contraintes (et, en tous les cas, incompatibles avec le statut Loti en raison des charges plus importantes qui pèsent sur ceux-ci) et que le conflit résulte en grande partie de l'évolution des pratiques de la plateforme, en cohérence avec sa stratégie de développement (voir *supra*). « Une telle stratégie (...) présente le risque, après les pertes initiales consenties par les financeurs, de placer les chauffeurs en variable d'ajustement de l'équilibre de l'ensemble du système » (Rapport, 2017:25). Dans la médiation, les organisations de chauffeurs demandent qu'Uber remonte ses tarifs – ce que la plateforme refuse, faisant en contrepartie la proposition d'un dispositif d'identification et de traitement des situations difficiles parmi les chauffeurs.

De manière indirecte, en régulant plus fortement l'accès au métier de chauffeurs de VTC, la loi Grandguillaume favorise une amélioration de leur situation

6. <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/loi/2016/12/29/2016-1920/jo/texte>.

7. Lettre de mission du Premier ministre à Jacques Rapoport (Rapoport, 2017:21).

économique, et une baisse de la conflictivité sociale dans le secteur. Mais cette régulation va à l'encontre du modèle économique des plateformes (répondre rapidement à la demande, avec un tarif attractif). Ainsi, par exemple, début septembre 2019, le président de la Fédération française des transports de personnes sur réservation (FFTPR) qui regroupe six plateformes de VTC (Kapten, SnapCar, LeCab, Bolt, Marcel et Allocab) se plaint d'une pénurie de chauffeurs résultant de la loi Grandguillaume, avec pour conséquence que « le temps d'attente, comme le prix des courses, a augmenté »<sup>8</sup>. Une pénurie relative si l'on considère l'évolution du nombre de VTC ces dernières années (encadré 4).

Après avoir mené une importante campagne de communication et de *lobbying* contre les dispositions du projet de loi Grandguillaume, les plateformes engagent des recours juridiques contre certaines dispositions de la loi, une fois celle-ci promulguée. Ces recours portent notamment sur l'organisation des examens par les chambres de métiers et d'artisanat au motif que ces chambres consulaires feraient obstruction à l'accès au métier de chauffeur de VTC (nombre insuffisant de sessions d'examens, faible taux de réussite)<sup>9</sup>. Et le Conseil d'État, dans une décision du 5 juillet 2019, annule partiellement le décret d'application de la loi sur ce point, en reprenant les arguments des plaignants.

#### Encadré 4

### Le marché du transport public particulier de personnes

Selon les dernières données de l'observatoire national du T3P (Place *et al.*, 2018), le secteur représente 82 000 véhicules fin 2017, dont 55 765 taxis et 26 352 VTC.

Avant la loi Grandguillaume, le détournement du statut Loti ne permet pas de connaître le nombre exact de VTC en activité, puisque seule l'entreprise capacitaire était enregistrée. Suite à l'entrée en vigueur de cette loi, de nombreux chauffeurs Loti s'inscrivent au registre VTC et le nombre de VTC enregistrés fait un bond entre 2016 et 2017, passant de 15 685 à 26 352 véhicules. Cette croissance se poursuit ensuite puisque fin octobre 2019, 45 964 VTC sont inscrits au registre.

Le marché des VTC est très massivement concentré en Île-de-France (72 % des VTC). Fin 2017, avec 18 912 véhicules enregistrés, les VTC font ainsi part égale avec les taxis (17 343 ADS) sur le marché parisien. Depuis, ils les ont largement dépassés puisque leur nombre est passé à 33 290 fin octobre 2019.

8. M. Waintrop, « La France manque-t-elle de VTC ? », *La Croix*, 4 septembre 2019, <https://www-la-croix-com.cdn.ampproject.org/c/s/www-la-croix.com/amp/1201045223>.

9. Dans ce débat sur l'organisation des examens par les chambres des métiers et de l'artisanat, de nombreux chiffres ont circulé, certains indiquant des taux de réussite très faibles (autour de 30 %). Cependant les données de la CRMA Île-de-France (principale région concernée par l'activité de VTC) font apparaître des taux de réussite généralement autour de 80 % pour les sessions organisées mensuellement sur 2018-2019 : <https://www.crma-idf.com/fr/espace-presse/actualites.html?op=detail&ref=11&refModule=123>.



De son côté, le ministère en charge des Transports annonce le remplacement progressif en 2019 des cartes professionnelles de VTC au format papier par des titres sécurisés pour apporter une solution aux fraudes régulièrement constatées<sup>10</sup>. Mais les fraudes sous de multiples formes (comme les taxis clandestins dans les aéroports) restent encore difficiles à contenir – avec toutes les conséquences que cela peut avoir sur la qualité du service et la protection des usagers.

---

**Organisation des relations  
entre les plateformes  
et les chauffeurs de VTC**

Les plateformes de VTC se sont introduites sur le marché du T3P en utilisant la stratégie du « fait accompli » pour tenter d'imposer une certaine définition de leur rôle et de leurs responsabilités, au-delà des catégories juridiques qui structuraient jusqu'alors les relations entre acteurs, notamment dans le champ du travail. En effet, dans leurs conditions contractuelles, elles ont imposé le statut d'indépendants aux chauffeurs alors que, comme le montre la jurisprudence, l'organisation du travail qu'elles proposent comporte de nombreux aspects de subordination. Elles ont ainsi donné naissance à un nouveau profil de travailleur (« ubérisé ») dont le statut fait l'objet d'enjeux majeurs. Dès 2015, les premiers syndicats de chauffeurs sont apparus,

parallèlement à de fortes mobilisations, obligeant les plateformes, *volens nolens*, à nourrir un processus de dialogue social.

**Conditions de travail  
et représentation syndicale  
des acteurs de la profession du T3P**

Avant 2015, le secteur du T3P était structuré autour de plusieurs fédérations professionnelles, ou groupements de chauffeurs<sup>11</sup>, plutôt de culture patronale, reflétant la diversité des statuts d'emploi existants et l'ancrage territorial des fédérations. Les échanges interprofessionnels portaient traditionnellement sur les tarifs, le nombre de licences pour les taxis, et plus globalement tout ce qui participe à structurer l'accès aux marchés. La question des conditions de travail semble avoir été moins portée, alors même que la profession est jugée comme étant fortement exposée aux risques professionnels (encadré 5), et moins régulée sur ce champ que le secteur des transports routiers de marchandises ou de personnes.

Avec l'arrivée des plateformes, la question des conditions de travail se pose de manière plus cruciale, en particulier pour les chauffeurs de VTC (encadré 6) qui sont certes juridiquement indépendants (statut d'auto-entrepreneur) mais très dépendants économiquement des plateformes.

Jusqu'en 2015, les chauffeurs de VTC travaillant pour les plateformes sont plutôt satisfaits : ils entrent sur un marché où la demande croît rapidement et cette

---

10. Début 2019, un réseau de 850 fausses cartes VTC en format papier a par exemple été découvert à la suite d'un contrôle en Seine-Saint-Denis.

11. Parmi celles-ci : Fédération française des exploitants de voiture de transport avec chauffeur (FFEVTC), Fédération française du transport de personnes sur réservation (FFTPR – en sont membres SnapCar, Allocab, Marcel, Chauffeur privé devenu Kaptén), Fédération nationale des artisans du taxi (FNAT), Fédération nationale du taxi (FNAT), Fédération nationale des transports à deux roues (FNTDR ; motos-taxis), Fédération nationale des taxis indépendants (FNTI), Union nationale des taxis (UNT), Union nationale des industries du taxi (UNIT)...

## Encadré 5

### Des risques professionnels insuffisamment étudiés dans le secteur du T3P

Le rapport produit par l'Inspection générale des affaires sociales (Igas) et le Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) sur la régulation du secteur des VTC, suite à la demande des ministères du Travail et des Transports en 2018, fait état d'une « exposition potentiellement importante aux risques professionnels qui est à l'origine de conditions de travail et d'un état de santé insatisfaisant ».

Les conditions de travail dans le secteur du T3P en France ont été peu étudiées, mais la littérature internationale <sup>1</sup> sur le sujet permet de lister des risques professionnels certains :

- risques physiques liés à la sédentarité, au temps long de conduite en état de fatigue ;
- risques chimiques liés à la pollution de l'air ;
- risques psychosociaux liés aux longues durées de travail et difficile conciliation des temps de vie, aux horaires atypiques, au stress de la conduite et des incivilités.

« Les chauffeurs du T3P, qui ont majoritairement le statut de travailleurs indépendants, sont, pour cette raison, privés du socle de droits qui protègent les salariés, tels que les droits syndicaux ou les droits sur le temps de travail et sur la sécurité et la santé au travail. Ils se trouvent également hors du champ de compétence des services de l'inspection du travail. »

1. Voir la bibliographie présentée dans le tome 2 du rapport Igas (Amar *et al.*, 2018:53-54).

Source : Rapport Igas (Amar *et al.*, 2018).

activité leur offre un revenu <sup>12</sup> et un statut plutôt favorable (comparé à leurs expériences antérieures sur le marché du travail, notamment). Aussi, ils se retrouvent d'abord solidaires de leur plateforme donneuse d'ordre dans les conflits avec les taxis.

La situation change radicalement en 2015, lorsqu'Uber baisse ses tarifs de 20 %. Cette décision menace l'équilibre économique de leur activité et illustre leur manque d'indépendance. En effet, le tarif

des courses est défini par de plateforme et ce n'est qu'après avoir accepté une course que les chauffeurs en connaissent la destination et le prix. De même, la plateforme impose de respecter un certain nombre de règles (comme, par exemple, suivre l'itinéraire proposé par l'application, attendre au moins 10 minutes que le client se présente, ne pas refuser plus d'un certain pourcentage de courses, avoir un certain niveau de notation par les clients, etc.). Ces différentes règles contractuelles

12. Il est possible de cumuler allocation chômage et revenu d'activité indépendante ; par ailleurs, l'aide aux demandeurs d'emploi créant ou reprenant une entreprise (Accre, devenue Acre en 2019) permet une exonération partielle ou totale des cotisations sociales pendant un an.

sont assorties du droit que se réserve la plateforme de « désactiver » le compte d'un chauffeur. Ce droit de « désactivation » est vécu par les chauffeurs comme un « droit de vie et de mort » de la plateforme (Rapoport, 2017), d'autant plus qu'ils ne peuvent constituer une clientèle propre : en effet, c'est la plateforme qui reçoit les demandes des clients et les attribue à l'un ou l'autre des chauffeurs, qui

n'ont contractuellement pas le droit de conserver les informations personnelles des passagers à l'issue du trajet.

### **Le statut des plateformes**

Les plateformes se sont toujours revendiquées comme de simples intermédiaires offrant un support technique (numérique) pour mettre en relation différents types d'utilisateurs, les uns

## Encadré 6

### **Sur-sinistralité probable des VTC et impact des systèmes de « *management algorithmique* »**

Concernant les VTC, devenus majoritaires dans la profession du T3P (encadré 4), la mission Igas-CGEDD (encadré 5) fait l'hypothèse d'une sur-sinistralité par rapport aux taxis.

Aux risques professionnels cités plus haut (encadré 5) s'ajoutent en effet des facteurs spécifiques liés à la gestion de l'activité *via* des systèmes techniques en partie automatisés, ne laissant pas de place à la « régulation conjointe » (Reynaud, 1979). Parmi eux, on peut citer (Leger, Nicot, 2018) :

- le système de notation au cœur de la triangulation de la relation (client/plateforme/chauffeur), l'absence d'espace de discussion contradictoire sur la qualité du travail, l'asymétrie de négociation ;
- le contrôle accru de l'activité (traçabilité, pré-sélection des courses par la plateforme, déconnexion subie) et la perte d'autonomie ;
- l'asymétrie d'information : la plateforme en sait plus que le chauffeur quand elle prend la commande, et ne partage pas avec les chauffeurs <sup>1</sup> leurs propres données personnelles ;
- l'isolement des chauffeurs et l'absence de collectifs constitués, ainsi que d'apprentissage professionnel collectif ;
- l'absence d'interlocuteur en cas de désaccord ou de conflit.

Le travail relève plutôt de la simple exécution d'une tâche, sans possibilité de discuter de son contenu ou de la manière de le réaliser, ce qui va à l'encontre des principes de qualité de vie au travail tels que définis par l'accord national interprofessionnel sur la qualité de vie au travail de 2013 <sup>2</sup>.

1. À la différence de ce que commencent à faire certaines entreprises du secteur privé (banques, assurances, grande distribution) détentrices de données personnelles. Cette dynamique, appelée « Self Data », est définie comme la production, l'exploitation et le partage de données personnelles par les individus, sous leur contrôle et à leurs propres fins.

2. <http://bit.ly/32IQSEm>.

## FRANCE

proposant des services que d'autres souhaitent acheter. Cette position de simple intermédiaire numérique implique que :

- les plateformes de VTC sont des entreprises relevant des services de la société de l'information et non du secteur des transports ;

- les chauffeurs sont de simples utilisateurs de la plateforme, dont les relations avec elle sont régies par ses conditions générales d'utilisation.

L'appartenance aux services de la société de l'information est utilisée par Uber comme argument dans plusieurs recours contre la loi Thévenoud.

Mais, en avril 2018, la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) juge que la réglementation « *porte sur un "service dans le domaine des transports"* » en tant qu'elle s'applique à un service d'intermédiation fourni au moyen d'une application pour téléphone intelligent et qui fait partie intégrante d'un service global dont l'élément principal est le service de transport. Un tel service est exclu du champ d'application de ces directives [souligné par nous] ».

La jurisprudence européenne est donc explicite sur la nature du service fourni par les plateformes de VTC : il ne s'agit pas d'un simple service d'intermédiation mais bien d'un service global dont l'élément principal est le service de transport. Et les plateformes de VTC ne relèvent pas de la société de l'information mais bien du secteur des transports et de sa réglementation.

### **Le statut des chauffeurs**

Si la question du statut des plateformes a ainsi été clarifié, celui du statut des chauffeurs reste encore l'objet de débats : le contrat entre la plateforme et les chauffeurs indique que ce sont des travailleurs indépendants, mais leur situation de

travail est par beaucoup d'aspects plus proche de celle des salariés que de la figure habituelle de l'indépendant (artisan, commerçant, profession libérale). C'est là tout le débat autour de « l'ubérisation » de l'économie.

Sans qu'il soit ici possible de détailler l'ensemble des positions et propositions défendues par les différents acteurs, nous pouvons surtout noter que le législateur a formellement écarté la voie de la création d'un troisième statut (entre salarié et travailleur indépendant), tout en introduisant des dispositions spécifiques pour les travailleurs des plateformes dans le droit du travail. Ainsi, l'article 60 de la loi n° 2016-1088 du 8 août 2016 (dite « loi Travail » ou « loi El Khomri ») introduit la notion de responsabilité sociale des plateformes. Comme le précise Daugareilh (2019), « le législateur français a adopté vis-à-vis du travail dans le cadre des plateformes une position en rupture avec une tradition d'élargissement continu du champ d'application du droit du travail ». Et, plutôt que d'introduire une présomption légale de contrat de travail, la notion de responsabilité sociale, introduite par la loi Travail, permet aux plateformes d'assurer la continuité de leur modèle d'affaires fondé sur le recours à des travailleurs indépendants (encadré 7) en contrepartie de la reconnaissance de droits individuels et collectifs aux travailleurs.

En 2018, le législateur veut renforcer la portée des dispositions légales de 2016 en donnant la faculté aux plateformes d'établir une charte déterminant les modalités d'exercice de leur responsabilité sociale, sans que ces engagements puissent « caractériser l'existence d'un lien de subordination juridique entre la plateforme et les travailleurs ».

Encadré 7

**La requalification des chauffeurs en salariés :  
un risque pour le modèle d'affaires des plateformes**

Dans la notice pour son introduction en bourse d'avril 2019, Uber identifie explicitement en quoi ses affaires seraient affectées négativement si les chauffeurs étaient classés en salariés plutôt qu'en travailleurs indépendants. Ainsi, après avoir rappelé que de multiples recours sont engagés devant différentes juridictions (en citant l'arrêt de la Cour de cassation sur un livreur à vélo en novembre 2018), la notice précise que « si, par suite d'une loi ou d'une décision judiciaire, nous sommes tenus de qualifier les chauffeurs en salariés (...), nous engagerions des dépenses supplémentaires importantes pour indemniser les conducteurs, y compris éventuellement les dépenses liées à l'application des lois sur les salaires le temps de travail (dont le salaire minimum, les heures supplémentaires, les pauses repas et les périodes de repos), les prestations sociales, les cotisations sociales, les impôts et les pénalités. En outre, une telle requalification nous obligerait à changer fondamentalement notre modèle d'affaires et, par conséquent, aurait une incidence défavorable sur notre activité et notre situation financière <sup>1</sup>. »

1. "If, as a result of legislation or judicial decisions, we are required to classify Drivers as employees (...), we would incur significant additional expenses for compensating Drivers, potentially including expenses associated with the application of wage and hour laws (including minimum wage, overtime, and meal and rest period requirements), employee benefits, social security contributions, taxes, and penalties. Further, any such reclassification would require us to fundamentally change our business model, and consequently have an adverse effect on our business and financial condition."

Source : Prospectus d'introduction en bourse d'Uber, rubrique « facteurs de risques », <http://bit.ly/2qQ73IS>.

Le projet est une première fois invalidé par le Conseil constitutionnel pour vice de forme, avant d'être introduit dans le projet de loi d'orientation des mobilités (Lom). Dans son article 44, celui-ci prévoit qu'une « plateforme peut établir une charte déterminant les conditions et modalités d'exercice de sa responsabilité sociale, définissant ses droits et obligations ainsi que ceux des travailleurs avec lesquels elle est en relation ». Ces chartes peuvent porter sur huit catégories d'engagements. Et le projet de loi précise que « lorsqu'elle est homologuée, l'établissement de la charte et le respect des engagements pris par la plateforme dans

les matières énumérées aux 1° à 8° ne peuvent caractériser l'existence d'un lien de subordination juridique entre la plateforme et les travailleurs. »

Le projet de loi fait l'objet de nombreuses critiques. Par exemple, le Conseil national du numérique publie une lettre ouverte dans laquelle il explique que le caractère non contraignant des chartes interroge sur la pertinence « de laisser à des entreprises dont le développement est basé sur la disruption de décider presque seules des règles qui s'appliquent » <sup>13</sup>. Les auteurs de la lettre ouverte demandent donc de retirer de l'article 20 les dispositions relatives aux chartes « et

13. Conseil national du numérique, « Nous appelons à la suppression des chartes de l'article 20 de la LOM », lettre ouverte, 5 septembre 2019, <http://bit.ly/372FxIW>.

en particulier la présomption de non-subordination ». De même, dans une tribune, des avocats s'interrogent sur la création d'une zone grise entre salariés et indépendants « confortant des pratiques qui non seulement ne protègent pas les travailleurs mais créent des distorsions de concurrence »<sup>14</sup>. Et, le 20 décembre 2019, le Conseil constitutionnel censure les dispositions relatives à la présomption de non-subordination. En effet, comme le Conseil le précise dans sa décision, « il incombe au législateur d'exercer pleinement la compétence que lui confie la Constitution, en particulier son article 34, sans reporter sur des personnes privées le soin de fixer des règles dont la détermination n'a été confiée par la Constitution qu'à la loi. Il y a lieu de ranger au nombre des principes fondamentaux du droit du travail, et qui comme tels relèvent du domaine de la loi, la détermination du champ d'application du droit du travail et, en particulier, les caractéristiques essentielles du contrat de travail. Si, en principe, les travailleurs en relation avec une plateforme ayant établi une charte exercent leur activité de manière indépendante dans le cadre de la relation commerciale nouée avec elle, il appartient au juge, conformément au code du travail, de requalifier cette relation en contrat de travail lorsqu'elle se caractérise en réalité par l'existence d'un lien de subordination juridique. Les dispositions contestées visaient à faire échec à cette requalification. »

La voie de la requalification en contrat de travail est quant à elle ouverte par la jurisprudence. En juin 2018, un chauffeur demande la requalification de sa relation de travail avec Uber en contrat de travail auprès du conseil de prud'hommes

de Paris. Le conseil de prud'hommes rejette cette demande car il considère que le contrat entre le chauffeur et Uber est de nature commerciale. Mais, le 10 janvier 2019, la cour d'appel de Paris juge à l'inverse « que le contrat ayant lié (le chauffeur) avec la société (...) Uber BV est un *contrat de travail* [souligné par nous] ». La cour fonde ce jugement sur le fait que le chauffeur a « intégré un *service de prestation de transport créé et entièrement organisé par la société Uber BV, qui n'existe que grâce à cette plateforme*, service de transport à travers l'utilisation duquel il ne constitue aucune clientèle propre, ne fixe pas librement ses tarifs ni les conditions d'exercice de sa prestation de transport, qui sont entièrement régis par la société Uber BV [souligné par nous] ». La cour d'appel de Paris mobilise ainsi dans son jugement des éléments relatifs à l'organisation du service qui renforcent et complètent les éléments habituellement pris en compte pour établir l'existence d'un lien de subordination, comme recevoir des directives dont l'exécution est contrôlée et peut donner lieu à des sanctions.

Ainsi, qu'il s'agisse du statut de la plateforme ou de celui de ses chauffeurs, « les solutions retenues (par les juges) convergent sur *la nécessité d'envisager l'opération économique et le montage dans sa globalité, pour passer outre la prétendue transparence ou neutralité de la plateforme pour lui imputer des responsabilités : en tant qu'entreprise de transport ou en tant qu'employeur* [souligné par nous] » (Nasom-Tissandier, Sweeney, 2019).

Toutefois, les procédures engagées par les chauffeurs pour faire requalifier leur

14. E. Lederlin, E. Pujol, « Travailleurs de plates-formes : une petite charte et puis s'en vont ? », *Le Cercle Les Échos*, 24 septembre 2019, <http://bit.ly/2Qszfq3>.

relation avec les plateformes en contrat de travail sont encore peu nombreuses. Et, alors qu'il s'agit d'une préoccupation majeure pour les plateformes, ce n'est pas la revendication prioritaire des organisations de chauffeurs de VTC parisiennes.

### **La difficile organisation des chauffeurs de VTC pour négocier avec les plateformes**

S'ils ne cherchent pas de manière générale à être requalifiés en tant que salariés, les chauffeurs de VTC travaillant pour les plateformes tentent néanmoins de rééquilibrer les « termes de l'échange ». À partir de 2015, ils engagent des démarches pour créer de nouvelles organisations : l'association Capa-VTC à l'été 2015 et le syndicat des chauffeurs privés (SCP-VTC) en octobre 2015.

Bien que les chauffeurs de VTC soient des indépendants, ces nouvelles organisations s'inscrivent plutôt dans le mouvement syndical salarié : le SCP-VTC, lors de sa création, est affilié à l'UNSA, l'association Capa-VTC rejoint le syndicat Force ouvrière en avril 2017. Et certaines centrales syndicales, de leur côté, ont modifié leurs statuts pour accueillir des syndicats de non-salariés.

Mais, comme le montrent Abdelnour et Bernard (2019), la mobilisation collective de ces travailleurs indépendants et la constitution d'organisations représentatives ne vont pas de soi pour de nombreuses raisons :

- l'atomisation des chauffeurs (qui ont peu d'occasions de se rencontrer et sont autant concurrents que collègues) ;
- la précarité de leurs revenus (des actions de type « grève » ou la participation à des négociations constituent des pertes

de revenus alors que les charges sont toujours à assumer) ;

- la précarité de leurs statuts (ils peuvent être déconnectés à tout moment par la plateforme) ;
- la faible culture syndicale et l'absence de moyens pour évaluer la représentativité des organisations (en l'absence d'élections professionnelles).

Aussi, le médiateur nommé lors du conflit entre Uber et les chauffeurs de VTC en décembre 2016 doit définir des critères de représentativité des organisations de chauffeurs. Il en retient cinq : ancienneté, nombre d'adhérents ou participants aux activités, capacité à négocier (maîtrise du sujet, disponibilité), activité de l'organisation (réunions, site web, etc.), affiliation à une organisation syndicale représentative <sup>15</sup>. Dans ses recommandations, le médiateur mentionne la nécessité d'établir des règles de représentativité et de faciliter l'action syndicale (notamment par des aides financières de l'État pour pallier le manque de moyens des organisations).

Malgré la médiation, les négociations entre les organisations de chauffeurs et Uber n'ont pas abouti à un accord (voir *supra*). Et les organisations de chauffeurs relancent régulièrement des actions pour obtenir une amélioration de leurs revenus par des demandes de régulation adressées autant à l'État qu'aux plateformes, que ce soit par la limitation du nombre de VTC ou la définition d'un tarif minimum, par exemple.

### **Conclusion**

Le secteur du T3P reste donc traversé par de très fortes tensions entre les

15. Sur la base de ces critères, il a alors retenu cinq organisations : ACTIF VTC, UNSA VTC, AMT, FO-Capa VTC et CFDT VTC.

différents acteurs. Or, si « la compétitivité des entreprises passe notamment par leur capacité à investir et à placer leur confiance dans l'intelligence individuelle et collective pour une efficacité et une qualité du travail (...) dans le cadre du dialogue social » (ANI QVT 2013), alors la question d'une réglementation et d'un dialogue social qui garantissent une organisation durablement satisfaisante des rapports entre les acteurs du secteur (tant pour ceux-ci que pour les consommateurs et l'ensemble de la collectivité) est encore largement ouverte.

*Achévé de rédiger le 13 février 2020.*

#### Sources :

- Abdelnour S., Bernard S. (2019), « Quelles résistances collectives face au capitalisme de plateforme ? », in Abdelnour S., Méda D. (dir.), *Les nouveaux travailleurs des applis*, Paris, Puf.
- Amar N., Maymil V., Viossat L.-C., Leconte M., Sauvant A. (2018), *La régulation du secteur des voitures de transport avec chauffeur et des taxis*, Rapport Igas/CGEDD, décembre, <http://www.igas.gouv.fr/spip.php?article720>.
- Carvounas L., Nègre L., Lasserre J.-J. (2013), « Tourisme : une place de leader à reconquérir », Rapport d'information fait au nom de la commission des affaires économiques et de la commission pour le contrôle de l'application des lois, n° 45, 8 décembre, <https://www.senat.fr/notice-rapport/2013/r13-045-notice.html>.
- Daugareilh I. (2019), « France », in Daugareilh I., Degryse C., Pochet P. (dir.), *Économie de plateforme et droit social : enjeux prospectifs et approche juridique comparative*, Working Paper, 2019.10, ETUI, Brussels, p. 82-94, <http://bit.ly/2CKdtpn>.
- Grandguillaume L. (2016), *Rapport au nom de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire sur la proposition de loi relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes*, Assemblée nationale, n° 3921, <http://www.assemblee-nationale.fr/14/rapports/r3921.asp>.
- Leger S., Nicot A.-M. (2018), *Quelles conditions de travail pour les travailleurs des plateformes numériques ?*, Anact, 21 septembre 2018, <https://www.anact.fr/quelles-conditions-de-travail-pour-les-travailleurs-des-plateformes-numeriques>.
- Nasom-Tissandier H., Sweeney M. (2019), « Les plateformes numériques de transport face au contentieux », in Abdelnour S., Méda D. (dir.), *Les nouveaux travailleurs des applis*, Paris, Puf.
- Place D., Brasseur M.-F., Lézec F. (2018), *Les taxis et VTC en 2016-2017*, Rapport de l'observatoire national des transports publics particuliers de personnes, Commissariat général au développement durable, juillet, <http://bit.ly/33JJGcw>.
- Rapport J. (2017), *Médiation VTC – Conclusions du médiateur*, janvier, <https://www.vie-publique.fr/sites/default/files/rapport/pdf/174000135.pdf>.
- Reynaud J.-D. (1979), « Conflit et régulation sociale : esquisse d'une théorie de la régulation conjointe », *Revue française de sociologie*, vol. 20, n° 2, p. 367-376, <https://doi.org/10.2307/3321090>.
- Thévenoud T. (2014), *Un taxi pour l'avenir, des emplois pour la France*, Mission de consultation taxis-VTC, avril, <https://www.vie-publique.fr/sites/default/files/rapport/pdf/144000239.pdf>.