

Coursiers de tous les pays, unissez-vous ! La naissance de la Fédération Transnationale des Coursiers

gresea.be/Coursiers-de-tous-les-pays-unissez-vous



GROUPE DE RECHERCHE
POUR UNE STRATÉGIE
ÉCONOMIQUE ALTERNATIVE

Le 19/12/2018, par **Anne Dufresne**, 24537 signes

La « Fédération Transnationale des Coursiers » (FTC) est née le vendredi 26 octobre 2018 : un mouvement social européen initié par les travailleurs de plateformes de livraison de repas chauds d'une douzaine de pays. La nouvelle structure est issue de l'Assemblée générale européenne des livreurs, organisée par le réseau AlterSummit et l'ONG ReAct. Pourquoi une telle rencontre ? Qui sont les acteurs de cette lutte ? Que revendiquent-ils ? Et comment ? Retour sur une expérience historique pour le mouvement social européen.



Les 25 et 26 octobre derniers, Bruxelles accueillait la première Assemblée européenne des coursiers à vélo. L'intitulé de cette rencontre en disait tout l'enjeu : « Riders4rights ». Il s'agissait en effet pour les coursiers présents, tous membres de collectifs actifs dans leur pays respectif, de réfléchir à leur stratégie d'organisation transnationale et aux moyens à

mettre en œuvre pour défendre leurs droits face aux plateformes de livraison pour lesquelles ils travaillent.

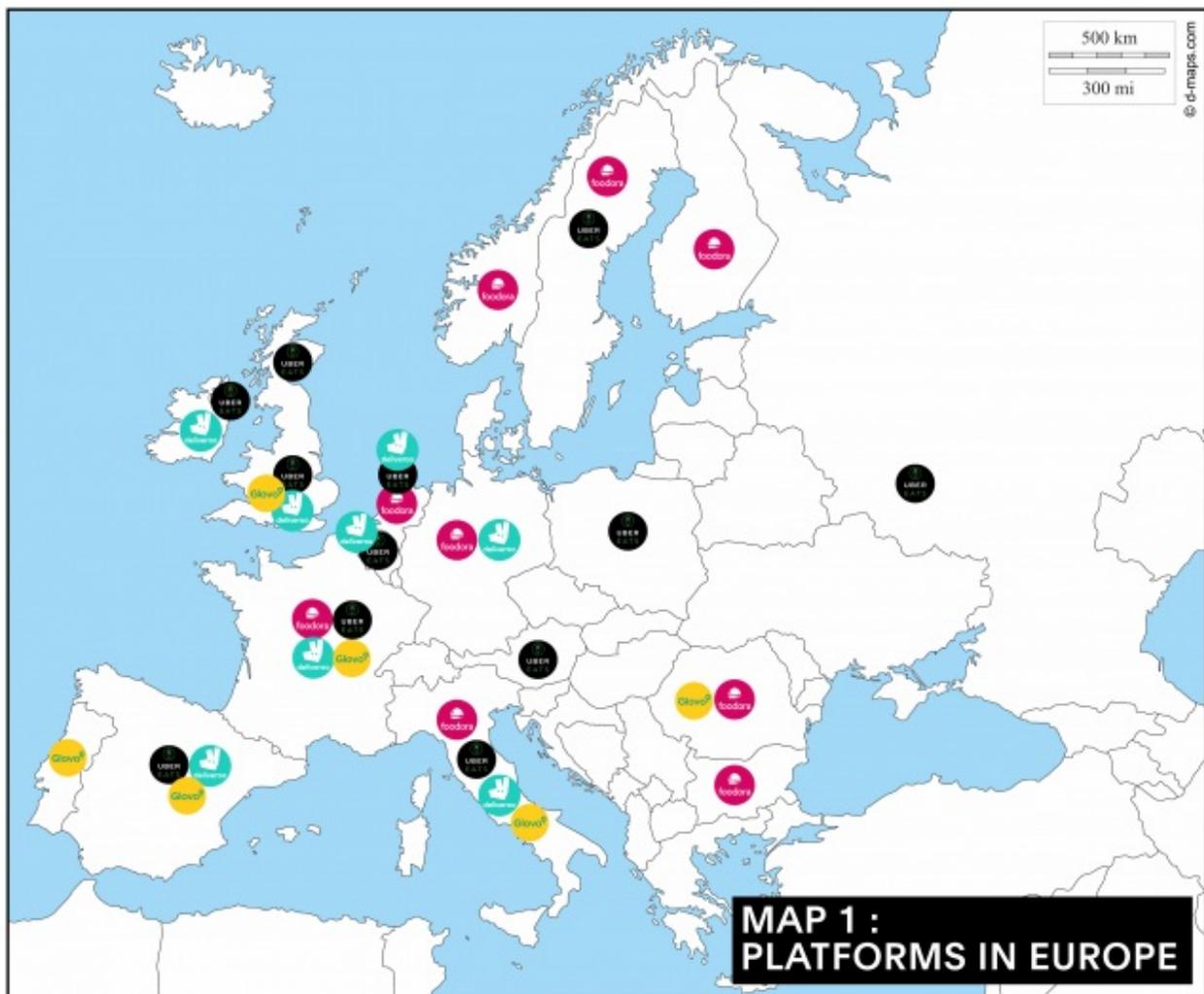
Cette initiative était portée par l'AlterSummit, accompagné du ReAct [1]. L'AlterSummit est un réseau européen ayant la spécificité de réunir des syndicalistes et des mouvements sociaux d'une dizaine de pays. Né en 2013 dans la foulée des forums sociaux, il a pour objectif de créer un espace de débat et de construire une alternative à la politique économique européenne actuelle, en particulier via le renforcement de la coordination des syndicats à l'échelle européenne [2]. Il s'est notamment engagé, depuis 2016, dans une réflexion sur les nouvelles formes du travail liées à la digitalisation au sein d'un groupe de travail intitulé « Résistance 2.0 ». C'est la conjonction de ce début de réflexion et des mobilisations de coursiers de plus en plus nombreuses partout en Europe au cours de l'année 2017 qui a fait germer la proposition d'une rencontre transnationale au printemps 2018. Elle a rapidement rencontré un grand succès et la mise en réseau des différents collectifs a permis d'aboutir à un rassemblement exceptionnel ! Avant d'en faire la chronique, revenons tout d'abord sur les causes fondamentales de cette rencontre, les enjeux liés au « capitalisme de plateforme ».

Enjeux du « capitalisme de plateforme » [3]

Les entreprises de plateforme ont aujourd'hui un rôle actif dans toutes les économies européennes. Ces nouveaux acteurs sont les géants du numérique tels que les GAFAM (Google, Apple, Facebook, Amazon, Microsoft) [4], mais aussi les entreprises de plateformes d'autres secteurs comme la finance, l'hébergement (AirBnB), les transports (Uber), la grande distribution ou encore les services aux entreprises et les services à la personne. Dans le secteur de la livraison de repas chauds qui nous concerne plus spécifiquement ici, nous identifions quatre principales plateformes multinationales : Deliveroo, Foodora, Ubereats, Glovo, déjà présentes dans la plupart des pays d'Europe (voir carte ci-dessous).

Les quatre principales plateformes de livraison de repas chauds en Europe :

Deliveroo (vert), Foodora (rose), Ubereats (noir), Glovo (jaune).



Source : Carte élaborée pour l'AG européenne des coursiers des 25 et 26 octobre 2018.

Le rôle des entreprises de plateformes revendiquant **une position de simple intermédiaire** « se résume à contractualiser, à mettre en œuvre des algorithmes de mise en relation et de contrôle, et à investir massivement en marketing » [5]. Au plan économique, ces plateformes n'ont que très peu d'actifs, ne dégagent pas (ou très peu) de bénéfices [6], et leurs principaux actionnaires [7] sont des fonds spéculatifs qui visent à rentabiliser leur investissement à court terme en vendant avec une plus-value importante la société qu'ils contrôlent [8].

Plus qu'une rentabilité immédiate, leur objectif vise à déconstruire le salariat en massifiant des sous- statuts non soumis à la réglementation du droit du travail (voir ci-après). Cette stratégie de flexibilisation exacerbée du travail et de l'emploi s'inscrit, à long terme, dans un projet de société en tant que tel, celui de la **déconstruction de l'état social**. En effet, ce modèle économique permet d'éviter au maximum les mécanismes de solidarité nationale (protection sociale et impôts) et mène à une redéfinition de la norme sociale d'emploi [9].

Mais que font l'État et les juges ?

Mais, que font les États face à ces entreprises hors-la-loi ? Certains les utilisent pour organiser des zones d'exception et encourager la déréglementation des conditions de travail. C'est le cas par exemple en Belgique où sont entrées en vigueur deux lois successives allant dans ce sens : la loi De Croo qui favorise le statut d'indépendant grâce à

sa défiscalisation depuis janvier 2017 [10] et la « Loi de relance économique et de cohésion sociale » qui étend aux plateformes la possibilité d'utiliser, pour leurs travailleurs, le statut de « volontaire », depuis juillet 2018 [11]. Outre ces évolutions de régimes juridiques, en Europe et depuis quelques années, les juges ont également majoritairement trahi les intérêts des coursiers, les actions juridiques aboutissant le plus souvent à l'impossibilité d'une requalification du statut d'indépendant en statut salarié. Ces décisions étaient justifiées par l'absence d'obligations mutuelles dans le chef des parties, c'est-à-dire, par la (soi-disant) liberté des travailleurs de plateforme de choisir s'ils veulent travailler et quand ils le font. Plus récemment, se basant sur d'autres critères (voir encadré ci-dessous), quelques victoires ont toutefois fait naître un nouvel espoir en Espagne et en France [12].

Deux victoires juridiques

-**En Espagne**, le 1^{er} juin 2018, le *Juzgado de lo Social* (Tribunal du travail) de Valencia a rendu sa décision requalifiant la relation de travail avec la plateforme Deliveroo en relation de travail salariée pour la première fois en Europe. Son jugement se fonde sur une série d'éléments, notamment le contrôle exercé à travers les données du GPS ; la propriété des moyens de production, identifiés dans le site web et l'*app* ; la fixation du prix par la plateforme ; le fait que c'est la plateforme qui possède toutes les informations concernant les restaurants qui offrent leur repas à travers l'*app* ; l'aliénation de la marque, les riders étant le seul visage de l'entreprise pour le client.

-**En France**, le 29 novembre 2018, la Cour de cassation française s'est également prononcée sur les relations contractuelles existantes entre des coursiers et la plateforme *Take eat easy* [13]. Elle retient essentiellement deux critères caractérisant le lien de subordination : 1) l'application est dotée d'un système de géolocalisation permettant le suivi en temps réel de la position du coursier et comptabilisant le nombre total de kilomètres parcourus. Il n'y a donc pas qu'une simple mise en relation ; 2) la société dispose d'un pouvoir de sanction à l'égard du coursier : les retards dans les livraisons entraînent une perte de bonus et peuvent même conduire à la désactivation du compte du coursier au-delà de plusieurs retards.

Ces décisions importantes peuvent ouvrir la porte à d'autres contentieux sur des plateformes similaires. En attendant, elles ne remettent pas en cause le modèle économique qu'elles utilisent, modèle qui mène bien à une **exploitation extrême** des travailleurs. En effet, dans toutes les grandes villes d'Europe, les coursiers restent sous-employés (au sens où ils travaillent soit comme faux indépendants soit hors de tout statut d'emploi), sous-payés (moins de 5 euros la course), et sous-protégés (sans protection sociale et avec des assurances accidents minimales). On assiste ainsi à un retour des pratiques patronales du 19^e siècle. Comme si avec les transformations liées à l'économie de plateforme, nous en retournions à la première révolution industrielle, avant que la législation sociale n'ait existé [14].

Naissance de la Fédération Transnationale des Coursiers (FTC)

Face à ces transformations de l'emploi et du travail sont apparues de nouvelles formes de résistances et de luttes sociales. Depuis 2016, les coursiers se sont organisés, mobilisés, le plus souvent avec une très bonne couverture médiatique. En 2017, pas moins de 40 mobilisations nationales de travailleurs de plateformes de livraison ont été comptabilisées [15], en particulier en Grande-Bretagne, Belgique, France, Allemagne, Italie, Espagne. Ces mobilisations ont pris diverses formes : meetings, occupations, manifestations. Pendant les phases les plus dures des mobilisations, les coursiers n'ont pas hésité à se « déconnecter », c'est-à-dire à faire grève, allongeant le temps d'attente des clients pour faire pression sur leur employeur. Cela leur a d'ailleurs souvent valu d'être déconnecté, mais cette fois-ci de force et par l'entreprise : un licenciement expéditif et sans

sommation ! À nouvelles formes de grève (déconnexion), nouvelles formes de répression syndicale !

Première action de la Fédération transnationale des Coursiers, 26 octobre 2018, Porte de Namur, Bruxelles



Source : Collectif krasznyi, Karim Brikci-Nigassa

C'est à partir de ces constats et pour soutenir et renforcer toutes les résistances nationales qu'il est apparu essentiel aux réseaux AlterSummit et à React d'agir à l'échelon transnational. Lors de la rencontre, soixante livreurs, représentants d'une vingtaine de collectifs nationaux et/ou syndicats issus de douze pays [16] (voir carte plus bas) se sont retrouvés sur ces deux journées, ainsi qu'une vingtaine de représentants d'organisations syndicales.

Collectifs de coursiers et organisations syndicales

ayant participé à l'AG européenne les 25 et 26 octobre 2018



Source : Carte élaborée pour l'AG européenne des coursiers des 25 et 26 octobre 2018.

Les noms auxquels renvoient les divers sigles figurent dans le tableau en annexe.

Les questions « Qui sont les acteurs de la lutte ? » et « quel rôle est attribué aux syndicats accompagnant les coursiers organisés ? » se sont posées dès la phase préparatoire de l'Assemblée générale. Très vite est apparue la diversité des liens - plus ou moins formels - existant entre collectifs de coursiers et organisations syndicales. Les acteurs de chaque lutte nationale peuvent en effet être respectivement des collectifs de travailleurs autonomes sans syndicat (Italie, Espagne, Finlande), des collectifs structurellement liés à des syndicats institutionnels (Norvège, Pays-Bas, Suisse, Allemagne, Autriche), ou encore informellement liés à ces mêmes syndicats (Belgique, France) ; tout comme liés à des syndicats d'indépendants (Royaume-Uni, Allemagne). Étant donnée cette variété de situations, la coordination des livreurs préparant l'événement a finalement décidé de se focaliser sur la création d'un « espace de confiance » entre les collectifs de travailleurs, en proposant aux syndicalistes non coursiers d'assister à l'AG en tant qu'observateurs, hors

des phases décisionnelles. Ces derniers n'ont donc participé qu'à une partie du programme de la rencontre.

Très dense, celle-ci se divisait en trois moments : un échange entre les collectifs sur leurs expériences nationales respectives, des groupes de travail en petits comités pour traiter de leurs formes d'organisations, leurs luttes, et leurs revendications, suivis d'une séance plénière pour passer à une charte de revendications communes [17]. Parmi les nombreuses doléances, la transparence des données d'une part et un salaire minimum horaire pour tous les coursiers, d'autre part sont apparus comme deux des mots d'ordre indispensables pour la majorité des collectifs présents. Si le second est plus courant, le premier apparaît comme inédit : haro sur les algorithmes !

Enfin, la plénière finale a permis **la constitution de la Fédération transnationale des coursiers** (FTC) avec des statuts clarifiant les critères précis d'appartenance à la nouvelle structure [18]. Ainsi, bien qu'atomisés par les plateformes et subissant un *turn-over* important, les collectifs de livreurs ont réussi le tour de force, en un temps record, d'unir leurs multiples luttes locales en une structure capable de lutter à l'échelle européenne. L'événement a également reçu une importante couverture médiatique [19].

Une première action a eu lieu le 26 octobre en soirée pour fêter la naissance de la FTC : une manifestation à vélo des participants rejoignant la masse critique [20]. Leur première banderole affichait une maturité politique étonnante pour une convergence des luttes : « *Not just for us, but for everyone* ». Avec ce slogan, la FTC souhaitait d'ores et déjà étendre la lutte non aux seuls livreurs, mais aux précaires plus généralement. Pour la suite, la nouvelle née prévoit une série d'actions nationales simultanées dans plusieurs pays et sur un même mot d'ordre.

La FTC pose ainsi une pierre importante sur le long chemin de la construction d'un mouvement social européen que Pierre Bourdieu appelait déjà de ses vœux il y a 20 ans [21]. L'assemblée générale européenne des travailleurs de plateforme de la livraison fut donc historique, non seulement parce qu'elle a donné l'énergie de la lutte à tous les coursiers à travers l'Europe, mais aussi parce qu'elle porte en germe un projet de société qui s'oppose à celui du capitalisme de plateforme. Le chemin risque d'être long [22] ...

NB : Cette analyse est déjà parue sur le site de SMart :

<https://smartbe.be/fr/publications/education-permanente-sommaire-general-des-analyses/>

Annexe : Les acteurs de la lutte

Pays	Collectifs de coursiers	Syndicats
Norvège	Riders Club Norway	<i>Oslo Transportarbeiderforening, Transport works association of Oslo</i>
Suisse	Collectifs des Coursiers/Livreurs de Genève (UNIA) Collectif des coursiers No Time de Bern (UNIA)	UNIA <i>Syndicom (Union of Logistic)</i>
Autriche	Collectif de coursiers / Vida	<i>Vida</i>

Pays	Collectifs de coursiers	Syndicats
Pays-Bas	Riders Union/FNV	FNV
Allemagne	DeliverUnion Liefers am Limit/NGG,	FAU, Freie Arbeiterinnen- und Arbeiter-Union - Free workers' Union ; NGG, Gewerkschaft Nahrung-Genuss-Gaststätten - The Food, Beverages and Catering Union
France	CAVAL (national), Coordination d'Action Visant l'Autonomie des Livreurs ; CLAP (Paris), Collectif des Livreurs Autonomes de Paris ; SCVG (Bordeaux), Syndicat des Coursiers à Vélo de la Gironde ; Bikers Nantais (Nantes) ; CCLM (Lille), Collectif des Coursiers de Lille Métropole	Sud-Commerce CGT- Sociétés études
Grande-Bretagne	IWW Courier Network, réseau de livreurs qui a rejoint l'IWW	<i>IWW, le syndicat industriel des travailleurs</i> <i>IWGB, Independent Workers Union of Great Britain</i> (Union des travailleurs indépendants de Grande-Bretagne)
Belgique	Collectifs des Coursiers – Bruxelles	<i>FGTB, Fédération générale du travail de Belgique</i> <i>General Federation of Belgian Labour</i> CNE, Centrale nationale des employés - National Central Office of Employees ; LBC, employees and managers from the Dutch-speaking private sector
Italie	Deliverance Project (Torino) ; Deliveroo Strike Riders and Deliverance Milano ; Riders Union Bologna ; Riders Union Padova	
Finlande	Foodora Take Responsibility/Foodora Vastuuseen	
Espagne	Riders and Derechos Valencia Riders and Derechos Barcelona	Intersindical Valenciana LAB CIG
TOTAL	21 = 13 collectifs au niveau des villes + 8 au niveau national	17 = dont 2 syndicats indépendants + 5 fédérations sectorielles (transport, logistique, 2 Commerce, Alimentation)

Source : Anne Dufresne, Gresea, Tableau élaboré pour l'Assemblée européenne des livreur.e.s « Riders4Rights », 25/26 octobre 2018, Bruxelles

Sources et ressources

Bruno Bauraind, « L'effet de la numérisation de l'économie sur la conflictualité sociale : le secteur des taxis bruxellois contre Uber », Courrier du CRISP, 2291-2292, Gracos, 2016.

Bruno Bauraind, « Numérisation de l'économie et déterminisme technologique », 24 octobre 2018, analyse sur le site du GRESEA, <http://www.gresea.be/Numerisation-de-l-economie-et-determinisme-technologique>

Pierre BOURDIEU, « Donner un sens à l'Union, Pour un mouvement social européen », *Le monde diplomatique*, juin 1999, pp. 16-17, <https://www.monde-diplomatique.fr/1999/06/BOURDIEU/3080>

COLLECTIF : « GAFAs : Comment les dompter ? », dossier in *Alternatives économiques* n°385, décembre 2018, pp. 58-75.

Valerio De Stefano, « Platform work and labour protection. Flexibility is not enough », <http://regulatingforglobalization.com/2018/05/23/platform-work-labour-protection-flexibility-not-enough/>

Christophe DEGRYSE, *Les impacts sociaux de la digitalisation de l'économie*, ETUI, Bruxelles, 2016

Econosphères.a), e-dossier de la soirée : « Économie collaborative versus ubérisation, Configurations productives, expériences sociales et (nouvelles) formes d'injustice, le 23 mars 2016, Bruxelles, <http://www.econospheres.be/Soiree-Econospheres-No24-Economie>, 23 mars 2016, Bruxelles,

Econosphères.b), e-dossier de la soirée : « Deliveroo-nous du mal. La transformation du travail dans l'économie de plateforme », Festival des libertés, le 25 octobre 2018, <http://www.econospheres.be/Deliveroo-nous-du-mal-839>

Barbara Gomes, « La plateforme numérique comme nouveau mode d'exploitation de la force de travail », *Actuel Marx*, n° 63, 2018.

GRESEA, Revue de presse sur l'AG européenne des livreurs à vélo, http://www.econospheres.be/IMG/pdf/0_-_revue_de_presse_-_couverture_presse_altersummit_ag_livreurs_25.10.2018-2.pdf

Adrian JEHIN, *Coursiers à vélo et Deliveroo : les enseignements d'un combat social*, SMart, éd. en ligne, 2018
https://smartbe.be/fr/comprendre/publications/education-permanente/deliveroo-les-enseignements-dun-combat-social/#.W_wNeKNzcs

Maxime LAMBRECHT, L'économie des plateformes collaboratives, *Courrier hebdomadaire*, CRISP, n 2311-2312, 2016.

Jean-Bernard ROBILLARD, « Quel projet de société Deliveroo veut-il nous livrer ? », lettre ouverte à Mathieu de Lophem, *Le Soir*, 25 octobre 2018
<https://plus.lesoir.be/186520/article/2018-10-25/quel-projet-de-societe-deliveroo-veut-il-nous-livrer>

Thomas SCHNEE, « Les coursiers de Deliveroo et Foodora se lancent dans la construction d'un « front » européen », *Mediapart*, 6 mai 2018,
<https://www.mediapart.fr/journal/international/060518/les-coursiers-de-deliveroo-et-foodora-lancent-la-construction-d-un-front-europeen?onglet=full>

Pour citer cet article :

Anne Dufresne, "Coursiers de tous les pays, unissez-vous ! La naissance de la Fédération Transnationale des Coursiers" décembre 2018, texte disponible à l'adresse :

[<http://www.gresea.be/Coursiers-de-tous-les-pays-unissez-vous>]

Notes

[1] Le ReAct est un réseau de réseaux pour l'action collective transnationale. Né en 2010, il appuie l'organisation transnationale des personnes travailleuses et des communautés affectées par les injustices sociales et environnementales causées par les multinationales. Depuis novembre 2017, il soutient le CLAP, collectif de livreurs parisiens, dans le développement de leur organisation au niveau national. Pour en savoir plus voir www.projet-react.org/fr/

[2] Pour en savoir plus, Voir <http://www.altersummit.eu/?lang=fr>

[3] L'expression a été inventée en 2014 par le journaliste allemand Sascha Lobo (*Der Spiegel*), qui a employé l'expression « *Platform Kapitalism* » en lieu et place de celle de « *Sharing Economy* », soit l'économie du partage (S. Lobo, « Auf dem Weg in die Dumpinghölle », *Der Spiegel*, 3 septembre 2014, www.spiegel.de). Pour préciser les définitions de ces concepts, voir Econospheres.a) 2016, l'e-dossier de la soirée Econosphères : Économie collaborative versus ubérisation, <http://www.econospheres.be/Soiree-Econospheres-No24-Economie>

[4] Sur ces acteurs, leur danger, leur difficile régulation et taxation, les résistances et alternatives qu'ils engendrent, voir le récent dossier d'*Alternatives économiques* : "GAFA : Comment les dompter ?", 2018.

[5] Gracos, 2018, p.45.

[6] Depuis 2015, année où RooFoods LTD, maison-mère de Deliveroo, a commencé à publier des comptes, l'augmentation du chiffre d'affaires de la firme anglaise (de 18 millions de dollars en 2015 à 277 millions en 2017) est proportionnelle à la hausse de ses pertes (30 millions de dollars en 2015 à 183 millions en 2017) RooFoods LTD., annual report, disponible à l'adresse <https://beta.companieshouse.gov.uk/company/08167130/filing-history>

[7] Les actionnaires de Deliveroo sont Index Ventures (16%), DST Global (16%), GreenOaks Capital (13%) et Bridge Point Capital (10%), in RooFoods LTD, Idem. Voir également « Deliveroo : where's the money ? », CorporateWatch, 24 octobre 2017.

[8] Voir Bauraind (2018).

[9] Voir notamment Lambrecht, 2016, pp. 18-40.

[10] Grâce à cette loi, depuis le 1^{er} mars 2017, si une plateforme est agréée, elle peut prélever à la source seulement 10% d'impôt pour des revenus allant jusqu'à 5.100 euros par an, contre 33% auparavant.

[11] Voir https://smartbe.be/wp-content/uploads/2018/11/12-2018-Organiser_trajectoires.pdf

[12] On notera que, jusque là, les décisions des cours britanniques ne portaient pas sur la requalification des chauffeurs Uber en travailleurs salariés, mais plutôt sur leur qualification en tant que *workers*, troisième statut plus protecteur que celui d'indépendant - avec des droits aux congés payés et au salaire minimum - mais restant précaire. À propos d'Uber, voir Bauraind, 2016.

[13] À noter que cette plateforme avait entre-temps fait faillite en juillet 2016.

[14] Pour mieux comprendre "la transformation du travail dans l'économie de plateforme" sous les angles sociologique, juridique et revendicatif, Voir la vidéo de la conférence-débat organisée par le réseau Econosphères en marge de l'AG européenne et dans le cadre du Festival des libertés, le 25 octobre 2018, <http://www.econospheres.be/Deliveroo-nous-du-mal-839>

[15] Thomas Schnee, 2018.

[16] Allemagne, Autriche, Belgique, Espagne, Finlande, France, Irlande, Italie, Norvège, Pays-Bas, Royaume-Uni, et Suisse.

[17] Vous trouverez la charte sur le site de l'AlterSummit, <http://www.altersummit.eu/accueil/article/assemblee-transnationale-des-coursiers>

[18] Le « Conseil » de la FTC a le pouvoir de déterminer des représentants pour chaque collectif ou syndicat qui organisent des livreurs représentés à la première AG européenne. De nouveaux membres peuvent rejoindre la fédération individuellement, mais les représentants au Conseil doivent être membres d'un groupe organisé de coursiers.

[19] Voir la revue de presse réalisée pour l'AG européenne, GRESEA, 2018.

[20] La masse critique est une manifestation à bicyclette organisée simultanément le dernier vendredi du mois dans plus d'une centaine de villes dans le monde. Le mot d'ordre : « le vélo dans la ville ».

[21] Pierre Bourdieu, 1999.

[22] En avril 2019, le trimestriel du GRESEA, le *GreseaEchos* proposera une mise en perspective plus complète de la naissance et de l'évolution de la FTC.