

Quelle protection pour les livreurs indépendants ?

Réflexions après un arrêt de la Chambre sociale de la Cour de cassation

Synthèse

Laetitia Dablanc,
urbaniste,

17 décembre 2018

L'apparition de nouveaux métiers peu qualifiés et peu protégés dans le domaine de la livraison suscite depuis plusieurs années des réflexions sur la pertinence de notre droit social. Est-il encore adapté à l'heure numérique où des formes atypiques de travail se développent ? Parvient-il encore à protéger de jeunes actifs qui se déclarent comme professions indépendantes mais qui sont à plusieurs titres dépendant de leur donneur d'ordre ? Comment qualifier cette relation de travail qui passe par une plateforme de mise en relation numérique qui ne se considère pas comme un employeur ?

Terra Nova revient sur ce dossier à l'occasion d'un arrêt récent de la Cour de cassation et reprend ses propositions sur des formes de protection plus adaptées à un secteur encore mal connu et très mouvant. Sans limiter prématurément les opportunités d'emploi offertes à des jeunes peu qualifiés qui cherchent à entrer sur le marché du travail, une série d'actions d'accompagnement et d'encadrement doivent être développées par les pouvoirs publics.

« L'ubérisation de la livraison » - plus précisément, le développement de plateformes numériques faisant massivement appel à des travailleurs non-salariés pour livrer à domicile (des repas, des colis ou tout autre marchandise) - n'est plus un phénomène négligeable dans les grandes villes. Selon une récente enquête¹, plus de 12% des parisiens intra-muros utilisent déjà au moins une fois par semaine une application de livraison de repas. Ces plateformes de livraison représentent même une part majeure des créations de micro-entreprises² dans le pays. Dans sa dernière note de synthèse, l'INSEE constate que le poste principal de créations d'entreprises en France pour la période juillet-septembre 2018 est celui du transport et de l'entreposage, dominé par les micro-entreprises de livraison à domicile, qui ont augmenté à un rythme d'un peu plus de 2100 nouveaux auto-entrepreneurs de livraison inscrits chaque mois ces derniers temps, confirmant une tendance notable depuis début 2016.

En juin 2017, Terra Nova faisait déjà des recommandations aux pouvoirs publics pour à la fois accueillir et mieux organiser cette activité³. Un arrêt récent de la Cour de Cassation⁴ nous donne l'occasion de développer nos propositions tout en apportant des compléments statistiques issus d'enquêtes récentes permettant de mieux cerner ce nouveau secteur d'activité.

1. QUI SONT LES LIVREURS AUTO-ENTREPRENEURS ?

Les données détaillées sur les livreurs instantanés sont encore parcellaires. Deux enquêtes faites à Paris en 2016 et 2018⁵ permettent de préciser leur situation socio-économique et les principales caractéristiques de leur métier. Certaines évolutions peuvent soulever des inquiétudes et nous indiquent où il faut agir en priorité.

- Des livreurs de plus en plus à plein temps, jeunes et peu qualifiés : pour cette catégorie (représentant près de 50% des livreurs interrogés en 2018), le métier de

¹ 6T, "E-commerce et pratiques de mobilité : regards croisés sur Paris et New York City", 2018. Rapport de recherche disponible sur : <https://6-t.co/e-commerce-paris-nyc/>

² L'Insee recense pour 2017 la création d'environ 22 200 micro-entreprises de « poste et courrier » (dont l'essentiel pour la livraison à domicile) en France, dont 12 700 en Ile-de-France.

³ Laetitia Dablanc, Michel Savy, Pierre Veltz, Axel Culoz, Muriel Vincent, "Des Marchandises dans la ville. Un enjeu social, environnemental et économique majeur", Terra Nova, 22 juin 2017.
<http://tnova.fr/rapports/des-marchandises-dans-la-ville>

⁴ Arrêt de la Chambre Sociale n°1737 du 28 novembre 2018 (17-20.079).

⁵ Enquêtes IFSTTAR. Voir Aguiléra, A., Dablanc, L., Rallet, A., "L'envers et l'endroit des plateformes de livraison instantanée, enquête sur les livreurs micro entrepreneurs à Paris", *Réseaux*, n°6, 2018.

livreur est souvent le premier accès à l'emploi et c'est surtout sur cette catégorie qu'il nous faut agir.

- Qui habitent de plus en plus loin de Paris intra muros : la difficulté à venir en vélo dans le centre s'accroît, les distances à parcourir nécessitant souvent de prendre un transport en commun.
- Un turn over de plus en plus élevé et un temps dans l'emploi qui se raccourcit : cela va à l'encontre d'une nécessaire montée en compétences et d'un tremplin pour une carrière.
- Des livreurs qui utilisent de plus en plus (illégalement) des deux-roues motorisés : cela les place dans une vulnérabilité juridique qu'il faut réduire.

2. QUE DIT LA COUR DE CASSATION ?

La Chambre sociale de la Cour de cassation le 28 novembre 2018 a annulé une décision de la Cour d'appel de Paris qui ne reconnaissait pas à un plaignant, ancien livreur de la société TakeEatEasy (aujourd'hui disparue), la qualité de salarié.

La Cour s'est fondée sur :

- La possibilité qu'avait la plateforme, via le système de géolocalisation, de suivre en temps réel le livreur et de comptabiliser précisément ses kilomètres parcourus.
- La détention d'un pouvoir de sanction envers le livreur.

Ces deux éléments suffisent, pour la Cour, à caractériser un lien de subordination, défini selon une jurisprudence classique, comme « le pouvoir de donner des ordres et des directives, d'en contrôler l'exécution et de sanctionner les manquements de son subordonné ».

Dans d'autres pays, les décisions de justice sur le métier de livreur auto-entrepreneur offrent un paysage assez contrasté, les cas individuels étant en nombre encore insuffisants pour dégager une jurisprudence claire. Au Royaume-Uni, en novembre 2017, le Central Arbitration Committee a confirmé le statut d'indépendants aux livreurs travaillant pour Deliveroo. Mais de son côté un tribunal de première instance de Valence en Espagne a jugé en juin 2018 qu'un plaignant était en réalité un employé, du fait de l'existence d'un système de géolocalisation mais également sur l'argument que le livreur avait une

mauvaise connaissance des relations entre la plate-forme et les restaurateurs. Hors Europe, la Fair Work Commission australienne a estimé en novembre 2018 que Foodora avait injustement retiré un livreur de ses fichiers et avait exercé un contrôle qui s'apparentait à une relation de salariat. La commission s'est basée sur un faisceau d'indices dont le port du gilet de l'entreprise et l'accomplissement de tâches additionnelles à la livraison. La Cour suprême de Californie en avril 2018 a, elle, redéfini de façon beaucoup plus restrictive les critères permettant de prouver une situation de travailleur indépendant.

Il faut bien comprendre que la qualification juridique des métiers nés de l'activité de plateformes numériques est difficile. Certaines de leurs caractéristiques correspondent à celles d'un emploi salarié (non négociation de la rémunération, directives assez précises de la façon dont doit s'accomplir la prestation) tandis que d'autres correspondent à du travail indépendant (liberté de choix des jours et heures de travail).

En France, on voit parallèlement se mettre en place un renforcement des droits et garanties sociales des travailleurs indépendants liés aux plateformes numériques de mises en relation⁶ : l'article 60 de la loi du 8 août 2016⁷ et le décret du 5 mai 2017⁸ ont identifié des obligations nouvelles pour les plateformes en matière de formation, d'assurances et de respect des représentations collectives ; plus récemment l'article 20 du projet de loi d'orientation des mobilités veut donner aux plateformes la possibilité de signer une charte «déterminant les conditions et modalités d'exercice de (leur) responsabilité sociale, définissant (leurs) droits et obligations ainsi que ceux des travailleurs avec lesquels (elle est) en relation ». Le paradoxe de ces efforts est qu'ils renforcent de fait l'interférence (dans un sens positif, mais interférence tout de même) d'une plateforme dans les affaires de son prestataire, ce qui renforce la présomption de salariat.

Un autre paradoxe est que, selon les enquêtes de l'IFSTTAR déjà citées⁹, un nombre important de livreurs ne sont aujourd'hui pas favorables à une requalification de leur contrat en contrat de salariat.

Dans cette situation de zone grise juridique, que faire ?

⁶ S'inscrivant dans les conclusions de Jacques Barthélémy et Gilbert Cette, *Travailler au XXIème siècle, l'ubérisation de l'économie ?*, Paris, Odile Jacob, 2018.

⁷ Loi relative au travail, à la modernisation du dialogue social et à la sécurisation des parcours professionnels dite loi El Khomri.

⁸ Décret n°2017-774 relatif à la responsabilité sociale des plateformes de mise en relation par voie électronique, entré en vigueur en janvier 2018.

⁹ Aguiléra *et al.*, *op cit.*

3. ENCADRER L'ESSOR DES PLATEFORMES NUMERIQUES FAISANT APPEL AU TRAVAIL INDEPENDANT, PROTEGER LES PERSONNES ET DEVELOPPER LEURS COMPETENCES

Notre préconisation n'est pas de refuser a priori le statut d'indépendant pour ce métier, parce qu'il peut constituer, notamment pour ceux (dont le nombre semble grandir) qui le pratiquent à temps quasiment plein une porte d'entrée importante sur le marché du travail. Pour ceux (étudiants, salariés) qui exercent cette activité en appoint d'une autre activité, le statut d'indépendant est également apprécié pour sa flexibilité.

Il faut en revanche réguler cette nouvelle activité, protéger les personnes, tout en se saisissant de l'opportunité de l'essor de ces nouveaux métiers pour développer la formation professionnelle et promouvoir auprès des livreurs, notamment ceux à plein temps, une carrière « normale » dans des secteurs comme celui du transport et de l'entreposage.

Les mesures proposées sont les suivantes.

1. AMELIORER LA CONNAISSANCE DU SECTEUR

Il est nécessaire de renforcer considérablement la connaissance du secteur de la livraison à domicile, qui concerne plusieurs dizaines de milliers de travailleurs auto-entrepreneurs désormais. Un socle de connaissances de base doit être constitué par des enquêtes spécifiques. Dans une deuxième étape, ce secteur devra être intégré aux enquêtes déjà existantes sur le transport des marchandises, notamment l'enquête nationale Marchandises en Ville. Nous proposons a minima les indicateurs suivants, dont la liste n'est bien sûr pas exhaustive :

- Statistiques d'accidents spécifiques aux livreurs à vélo, identifiés spécifiquement parmi les accidents impliquant des vélos en général.
- Nombre de livraisons instantanées par semaine.
- Part des auto-entrepreneurs livreurs dans ces livraisons instantanées.
- Revenus moyens mensuels et par heure, nombre moyen d'heures effectuées par semaine (livreur plein temps ou activité d'appoint).
- Nombre moyen de plateformes numériques utilisées par livreur.
- Modes de transport utilisés par les livreurs.

- Niveau de formation, actions de formation et de qualification disponibles/obtenues au cours de la carrière de coursier.

2. RENFORCER L'INDEPENDANCE REELLE DES COURSIERS

Des recommandations générales permettant d'éviter les situations de subordination économique ou juridique des travailleurs indépendants existent et la récente décision de la cour de cassation nous permet de les préciser. Notamment :

- Ne pas géolocaliser les livreurs ou les géolocaliser uniquement à travers l'utilisation d'outils de monitoring externes et sans conservation des données.
- Encourager les livreurs à s'inscrire sur plusieurs plates-formes à la fois, pour qu'ils ne dépendent pas d'un seul donneur d'ordre.
- Etendre la liberté de fixation des jours et horaires de travail : l'accès au choix des meilleurs « shifts » (créneaux horaires dans lesquels s'engage le livreur) ne doit plus être conditionné aux performances passées du livreur.
- Utilisation du matériel personnel : si le véhicule (vélo bien souvent) doit être possédé par le livreur, certains accessoires (le contenant de la marchandise, les blousons de protection) peuvent être fournis par les entreprises. La réglementation doit permettre par ailleurs que les plateformes puissent mettre en place, sans risque de présomption de salariat déguisé, une offre de vélos ou vélos électriques en location aux livreurs.

3. FAIRE CONNAITRE, APPLIQUER EFFICACEMENT LA LEGISLATION SUR LES PLATEFORMES DE MISE EN RELATION

Il faut une application vigoureuse et adaptée aux sujets « courses et livraisons » de l'article 60 de la loi du 8 août 2016, qui traite des « travailleurs indépendants recourant à une ou plusieurs plateformes de mise en relation par voie électronique » et de son décret d'application. Cet article et le décret disposent que :

- Les plateformes numériques doivent prendre en charge les assurances et acquitter les cotisations pour la formation (qui nourriront les droits au CPA¹⁰) des travailleurs

¹⁰ A terme, lorsqu'il aura pris son rythme de croisière et se sera étendu à un panel plus important de prestations, le Compte personnel d'activité pourrait être abondé par les plateformes numériques en points retraite, formation et pénibilité, renforçant la protection sociale de leurs utilisateurs. Il faudra assurer une promotion particulière du CPA auprès des coursiers.

pour ceux qui atteignent un plancher de chiffre d'affaires annuel, équivalent à un peu plus de 5000 euros.

- Le droit de constituer une « organisation syndicale » et le droit de « refus concerté de fournir leurs services » sont garantis et leur mise en œuvre ne peut constituer un motif de rupture. Nous proposons la mise en œuvre concrète de cette disposition dans le secteur de la livraison urbaine, en suggérant un renversement du principe : les plateformes numériques de livraison instantanée ont, il nous semble, intérêt à discuter avec les collectifs de coursiers¹¹. Cette discussion permettrait de désamorcer des situations pré-conflictuelles, de fixer de façon moins unilatérale le mode et le niveau des rémunérations et d'améliorer l'image du secteur. Le secteur aurait avantage à favoriser la création et la pérennisation de ces organisations collectives. Elles pourront utiliser la disposition, si elle est confirmée, des chartes « 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 » proposées dans le projet de loi d'orientation des mobilités (article 20). Ces chartes devraient être rendues obligatoires (remplacer « la plateforme peut établir une charte » par « la plateforme doit établir une charte »).

4. AIDER MASSIVEMENT LES LIVREURS A S'EQUIPER EN VELOS ET SCOOTERS ELECTRIQUES (ENCORE TROP CHERS AUJOURD'HUI)

A l'heure où l'ensemble des livraisons en deux-roues dans les villes chinoises est effectué en scooter électrique, ces véhicules ont encore très peu de succès en Europe du fait notamment de leur prix.

Les aides à l'acquisition de deux-roues électriques aujourd'hui ne sont pas de niveau suffisant et ne ciblent pas spécifiquement les professionnels à vélo (elles sont les mêmes pour tous les cyclistes). Il faut les augmenter. Il faut aussi faciliter juridiquement, pour les plateformes, la mise en place de formules de location de deux-roues électriques sans risque, pour elles, de renforcement de la présomption de salariat déguisé.

¹¹ Voir par exemple le collectif « Coursier francilien » (<https://www.facebook.com/groups/105131466597423/>).

5. RENFORCER VIGOUREUSEMENT LES CONTROLES

Les abus sont déjà effectifs, notamment l'usage de véhicules à moteur¹² sans inscription préalable au registre du transport léger de marchandises (voir ci-dessous) ou, sujet apparu dans la presse récemment, la sous-traitance à des livreurs sans papier.

La réaction des pouvoirs publics est pour le moment timide et le nombre de contrôles et de verbalisation très limité. Nous proposons une action particulière et concertée de la part des ministères de l'écologie et de l'intérieur pour évaluer le degré d'infractions et effectuer une série de verbalisations, afin d'envoyer un signal au secteur. La jurisprudence devra par ailleurs statuer rapidement sur le statut de commissionnaire de transport, ou de simple organisateur, des plates-formes web elles-mêmes.

Comme mentionné ci-dessous, cette mesure devra aller de pair avec un abaissement du montant d'immobilisation financière dans le cas d'une utilisation de scooters et motos (par rapport aux camionnettes), afin d'inciter les auto-entrepreneurs coursiers à s'inscrire au registre des transporteurs légers.

6. CHANGER LES MODALITES DU REGISTRE DES TRANSPORTS LEGERES, INCITER LES COURSIERS A S'Y INSCRIRE DANS UNE VERSION ADAPTEE

Cette inscription s'impose aujourd'hui pour toute activité indépendante de transport de marchandises dès lors qu'elle met en œuvre un véhicule à moteur, y compris un deux-roues. Il s'agit de la législation la plus sévère d'Europe en la matière. Or l'immense majorité des livreurs auto-entrepreneurs ne connaissent pas ce registre et ceux qui le connaissent n'envisagent pas de s'y inscrire, en raison notamment des conditions d'inscription¹³.

Nous proposons d'abord de réformer le registre des transports légers en retirant de son champs l'utilisation d'un scooter électrique de faible puissance.

¹² Dans l'enquête Ifsttar (Aguiléra *et al.*, *op cit*), 19% des coursiers enquêtés utilisaient un scooter ou une moto.

¹³ Il existe en France deux registres, l'un pour les entreprises utilisant des véhicules de plus de 3,5 tonnes de poids maximal autorisé, l'autre pour les entreprises utilisant des véhicules motorisés de 3,5 tonnes de poids maximal autorisé ou moins (motos et scooters inclus). Pour être inscrit au registre des transports légers, il faut obtenir 1. Une capacité professionnelle : soit suivre un stage dans un organisme agréé, soit faire une formation de 105 heures et un examen de 3 heures dans un centre de formation agréé, soit avoir deux ans d'expérience en tant que dirigeant d'une entreprise de TRM sur les 10 dernières années, ou être titulaire d'un bac professionnel « transport ». 2. Une capacité financière : minimum de 1800 euros de capital pour chaque véhicule léger (camionnette, fourgonnette, moto, scooter). 3. L'honorabilité professionnelle : ne pas avoir commis certaines infractions délictuelles comme sur la sécurité routière. Le lieu d'établissement doit se trouver en France.

Nous proposons parallèlement de promouvoir auprès des livreurs, notamment ceux qui sont proches d'un plein temps, l'inscription au registre qui leur permettrait de diversifier en toute légalité leur mode de transport (utilisation de scooters non électriques ou électriques puissants, de motos ou voitures), ainsi que de se former davantage à la gestion d'une entreprise. A court et moyen termes, cela faciliterait une progression de carrière vers le secteur du transport et de la logistique (voir mesure 8).

Il faut en même temps alléger les conditions d'inscription pour l'utilisation des deux-roues ou tricycles motorisés (par rapport aux fourgonnettes et camionnettes). Cet allègement consisterait notamment à assouplir la capacité financière (aujourd'hui de 1800 euros pour le premier véhicule, qu'il s'agisse de deux ou de quatre-roues).

Enfin, en ce qui concerne la formation obligatoire à suivre pour pouvoir s'inscrire au registre, elle devrait intégrer dorénavant une partie portant sur les plates-formes numériques et les façons de les utiliser au mieux.

7. PROMOUVOIR LES COOPERATIVES D'ACTIVITES ET D'EMPLOI DANS LE SECTEUR DE LA COURSE URBAINE

Une coopérative d'activités et d'emploi¹⁴ permet la mise en commun des obligations administratives, de la gestion, de l'animation commerciale, des lieux d'activités. Il n'existe pas encore d'exemple d'application en France au secteur de la course urbaine. L'exemple belge de la société mutuelle des artistes et indépendants (Smart), qui intègre des coursiers de livraisons instantanées, est le plus abouti en Europe¹⁵. Si des initiatives de ce type émergeaient en France, il serait intéressant de les soutenir.

8. LANCER UNE ACTION TRES VOLONTARISTE DE FORMATION ET RECRUTEMENT DES LIVREURS AUTO-ENTREPRENEURS POUR AVANCER DANS LA CARRIERE DU TRANSPORT ET DE LA LOGISTIQUE

¹⁴ Loi du 31 juillet 2014, décret du 27 octobre 2015. La coopérative donne un cadre juridique (un numéro de TVA et une immatriculation au registre du commerce et des sociétés) et un statut d'entrepreneur-salarié en CDI, à temps partiel dans un premier temps. Elle permet une gestion administrative de l'activité incluant : 1) la tenue d'une comptabilité 2) le calcul et versement des salaires, 3) les obligations fiscales, sociales et comptables. En contrepartie, l'entrepreneur salarié verse une contribution pour le financement de ses services selon des modalités fixées dans le cadre de l'assemblée générale des CAE.

¹⁵ Le modèle belge de coopérative, pays dans lequel il n'existe pas de statut d'auto-entrepreneur, est juridiquement sans doute plus intégrateur que le modèle français. Il est très protecteur. Ainsi, lorsque TakeEatEasy a fait faillite en juillet 2016, la grande majorité des coursiers étant affiliés à la Smart, ils ont été les seuls, en Europe, à avoir perçu leur rémunération pour le travail fourni avant la faillite.

Les livreurs à temps plein ou quasi plein (près de 50% des livreurs auto entrepreneurs enquêtés à Paris) sont souvent jeunes et peu diplômés. Il s'agit souvent de leur premier accès à un emploi officiel, mais ils y restent peu de temps (fort turn-over). Le secteur du transport et de la logistique, parallèlement, connaît notamment dans les grandes métropoles, des problèmes de recrutement de salariés. Il faudrait agir pour promouvoir auprès des jeunes livreurs un secteur qui de fait peut leur permettre l'entrée dans une carrière.

Les organismes de formation dans le transport et les organisations professionnelles du transport et de la logistique doivent être sensibilisées de façon prioritaire à cet enjeu.

9. COORDONNER LA REGULATION DES PLATEFORMES AU NIVEAU EUROPEEN

Les villes (droit de la circulation et du stationnement) et Etats (droit du travail, droit du transport) européens doivent travailler à des positions communes sur la réglementation des plateformes de livraison. Sur ces sujets, on peut regretter aujourd'hui l'absence d'initiatives communes européennes. Des associations européennes de villes comme POLIS doivent être sensibilisées au sujet. La coordination inter-gouvernementale doit être mobilisée. Sur le plan de la connaissance et de la recherche, la commission européenne pourrait lancer une action spécifique dans le 9ème programme cadre de recherche et développement (2021-27).

Une action de communication de niveau européen sur la sécurité routière des livreurs à vélo devrait être engagée.

EN CONCLUSION

Le nouveau métier de livreur auto-entrepreneur concerne déjà **des dizaines de milliers de jeunes en France**, dont une partie l'exercent à quasiment plein-temps et dont certains n'ont jamais eu d'autre accès à l'emploi. Cette situation peut se voir comme une opportunité et ce secteur comme un marche-pied vers une carrière professionnelle plus stable notamment dans le secteur transport-logistique. Il faut parallèlement mieux réguler et réguler différemment les plateformes de mise en relation, qui doivent rendre leurs livreurs moins dépendants sur le plan économique et technologique. Il faut faire connaître aux livreurs, une population peu expérimentée, les possibilités qui s'offrent à eux : formation professionnelle, syndicats et collectifs, registre des transports légers, coopératives d'emplois. Il faut les aider à se professionnaliser et à utiliser des véhicules plus pratiques et écologiques en restant dans la légalité.