

# Quelles résistances collectives face au capitalisme de plateforme ?

*Sarah Abdelnour & Sophie Bernard*

---

**Les travailleurs des plateformes numériques se heurtent à de nombreux obstacles pour faire entendre leurs revendications. L'exemple des chauffeurs de VTC montre comment les mobilisations collectives ont pu néanmoins émerger, entretenant des relations ambivalentes avec les syndicats.**

---

À l'automne 2015, des chauffeurs de VTC (Véhicules de Transport avec Chauffeur) se rassemblent devant le siège d'Uber à Paris pour dénoncer la baisse des tarifs décidée par l'entreprise de manière unilatérale. Dès lors, des mobilisations ont lieu régulièrement en France. Progressivement, le mouvement se structure, autour de meneurs et d'organisations professionnelles, dont certaines vont se rapprocher des syndicats de travailleurs. De même, les livreurs Deliveroo organisent des manifestations en France, mais également dans d'autres pays européens : ils se coordonnent pour contester les conditions de travail qui leur sont imposées par les plateformes. Parallèlement, des actions en justice sont menées dans plusieurs pays (États-Unis, Royaume-Uni et France notamment) contre Uber et Deliveroo pour obtenir la requalification des contrats de partenariat de ces travailleurs des plateformes en contrats de travail. Il s'agit de démontrer que les plateformes ne jouent pas uniquement un rôle neutre d'intermédiaires entre clients et prestataires de service, mais qu'elles doivent être reconnues comme des employeurs.

En dépit du succès de ce nouveau modèle de l'économie de plateforme, se traduisant par une expansion internationale rapide et par une implantation dans de nombreux secteurs, les travailleurs des plateformes s'organisent donc collectivement pour résister à l'emprise de ces nouveaux intermédiaires. L'action collective de ces travailleurs indépendants se heurte pourtant à des obstacles majeurs, puisqu'ils sont hors du périmètre du droit du travail et des organisations syndicales de salariés a priori ; en outre, on peut penser que leur mise en concurrence rend improbable leur mobilisation collective. Il s'agira ici d'interroger leur capacité à déployer des résistances et les formes de contestation plurielles dans lesquelles ils sont engagés. Nous nous focaliserons pour cela sur le cas d'Uber, considéré comme emblématique du capitalisme de plateforme<sup>1</sup>, et mobiliserons ponctuellement le cas des livreurs à vélo. Nous nous appuierons ainsi sur les résultats d'une enquête ethnographique auprès de chauffeurs de VTC mobilisés que nous avons amorcée en France fin 2015. Le matériau comprend à la fois des observations d'événements collectifs (manifestations, réunions, procès, etc.), des entretiens avec des chauffeurs mobilisés et les leaders du mouvement, ainsi que le suivi des échanges sur les réseaux sociaux. Les mobilisations collectives prennent forme lorsque les rémunérations chutent et lorsque l'organisation collective des discours et des pratiques prend le dessus sur l'atomisation de ces nouvelles formes de travail.

## **Fausse indépendance et faibles revenus : la dénonciation progressive de l'exploitation**

Les mobilisations des travailleurs des plateformes concernent avant tout ceux pour lesquels il s'agit d'une activité exclusive, ou du moins de leur principale source de revenus. C'est au moment de la dégradation de leurs conditions de rémunération que les conflits émergent.

Si le nombre de travailleurs de plateformes connaît une croissance rapide, il convient de décrire les situations hétérogènes que cette réalité recouvre. En effet, si pour certains l'activité réalisée *via* la plateforme constitue une activité principale, elle représente pour d'autres un simple complément de revenus. On constate de manière

---

<sup>1</sup> S. Abdelnour & S. Bernard (2018), « Mobiliser le travail, contourner les régulations », *La Nouvelle Revue du Travail*, n° 13.

générale une faible professionnalisation des travailleurs des plateformes<sup>2</sup>. Une faible proportion d'entre eux parvient à vivre de leur activité. La situation peut néanmoins varier en fonction des contextes nationaux. Alors qu'il s'agit d'un emploi principal pour la majorité des chauffeurs français qui utilisent Uber, c'est une activité d'appoint pour les chauffeurs américains<sup>3</sup>. De même faut-il rappeler qu'une part importante des livreurs à vélo Deliveroo sont des étudiants qui conçoivent cette activité comme un emploi temporaire<sup>4</sup>. Or, les vécus des travailleurs des plateformes et leur niveau de satisfaction diffèrent en fonction du statut associé à cette activité. Exercée à titre principal, les enquêtes démontrent qu'il est difficile d'en vivre et qu'elle génère de la précarité<sup>5</sup>. En revanche, quand il s'agit d'un revenu complémentaire, la satisfaction des travailleurs des plateformes est plus élevée<sup>6</sup>. Ce sont donc essentiellement les travailleurs des plateformes pour lesquels il s'agit d'une activité principale, voire exclusive, qui peuvent trouver des motifs à s'engager dans une action collective. L'élément déclencheur relève le plus souvent d'un mécontentement découlant d'une dégradation des conditions de travail.

C'est le cas pour les chauffeurs Uber. Si l'application a attiré des milliers de « partenaires » en quelques années, des tensions apparaissent rapidement entre les chauffeurs et l'entreprise. En octobre 2015, Uber baisse ainsi le prix des courses de 20 % sur le service UberX assuré par des chauffeurs professionnels (qui doivent justifier d'une licence pour exercer). Cette décision fait suite à l'interdiction du service UberPop, assuré par des particuliers, et ainsi à une volonté de maintenir des prix inférieurs à ceux des taxis. Dès cette annonce, une action collective s'organise sur deux sites parisiens : un blocage en voiture à la porte Maillot et une manifestation devant le siège d'Uber. Cette décision unilatérale de baisse des tarifs des courses est vécue par les chauffeurs de VTC comme une provocation et une illustration du manque d'indépendance de ces derniers qui n'ont aucune prise sur les tarifs de leurs prestations. La déception des chauffeurs est à la hauteur des attentes qu'ils avaient nourries à l'égard de cette activité professionnelle, qu'ils envisageaient comme une

---

<sup>2</sup> T. Beauvisage, J.-S. Beuscart & K. Mellet (2018), Numérique et travail à-côté. Enquête exploratoire sur les travailleurs de l'économie collaborative, *Sociologie du travail*, Vol. 60, n° 2.

<sup>3</sup> J. Hall & A. Krueger (2018), An Analysis of the Labor Market for Uber's Driver-Partners in the United States, *ILR Review*, vol 71(3), p. 705-732 ; A. Landier, D. Szomoru & D. Thesmar (2016), *Travailler sur une plateforme Internet, une analyse des chauffeurs Uber travaillant en France*.

<sup>4</sup> A. Jan (2018), « Livrer à vélo... en attendant mieux », *La nouvelle revue du travail*, n° 13.

<sup>5</sup> A. Ravenelle (2017), Sharing economy workers: selling, not sharing, *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, vol. 10, n°2, p. 281-295.

<sup>6</sup> J. Schor & W. Attwood-Charles (2017), The "sharing" economy: labor, inequality, and social-connection on for-profit platforms, *Sociology Compass*, vol. 11, n° 8.

voie d'ascension sociale. La chute des tarifs suscite de grandes désillusions, conduisant en particulier les plus investis dans le métier à participer aux manifestations. Ils font en effet partie de ceux qui se sont le plus endettés pour l'acquisition d'une voiture haut de gamme, nécessaire pour travailler pour les plateformes, voire pour accéder aux services berline, plus lucratifs, de ces mêmes plateformes. La plupart des chauffeurs rencontrés sont des immigrés ou enfants d'immigrés (d'anciens pays colonisés du Maghreb pour l'essentiel) issus des quartiers populaires. Relativement peu diplômés, ils ont souvent eu une première expérience professionnelle dans des emplois pénibles et mal rémunérés (cariste, conducteur de cars, ambulancier, etc.). Ayant souvent connu des périodes de chômage, ils ont nourri beaucoup d'espoirs en démarrant leur activité de chauffeur qui semblait leur offrir des opportunités d'ascension sociale. La chute des tarifs constitue alors l'élément déclencheur de leur mobilisation.

C'est également la question des rémunérations qui a entraîné la mobilisation des livreurs à vélo Deliveroo en France. En septembre 2016, l'entreprise leur impose une nouvelle tarification. Alors qu'ils bénéficiaient jusque-là d'une rémunération horaire (7,50 €) à laquelle s'ajoutaient entre 2 et 4 € par livraison en fonction de l'ancienneté, ils sont dorénavant payés 5 € (et 5,75 € à Paris) par course. Les plus anciens dans le métier sont les plus mécontents de cette nouvelle tarification, car ils s'estiment particulièrement pénalisés. Si une partie d'entre eux décident alors d'arrêter cette activité qu'ils ne jugent plus suffisamment lucrative, d'autres optent pour la contestation et l'engagement dans l'action collective. Et pourtant, la mobilisation de ces travailleurs des plateformes se confronte à des obstacles majeurs.

## **Les obstacles à la mobilisation : des travailleurs atomisés ?**

Même parmi les plus professionnalisés des travailleurs des plateformes, seule une minorité est prête à s'engager dans une action collective. Comment l'expliquer ? Les obstacles à l'action collective ont notamment été analysés par des travaux portant sur les mobilisations dites « improbables »<sup>7</sup> : atomisation du travail, précarité des revenus et des statuts, faible ancienneté professionnelle, ou encore implantation

---

<sup>7</sup> A. Collovald & L. Mathieu (2009), Mobilisations improbables et apprentissage d'un répertoire syndical, *Politix*, n° 86, p. 119-143.

syndicale faible. Une série d'obstacles est plus spécifique aux travailleurs des plateformes, et tient au fait qu'ils exercent sous le statut de travailleurs indépendants.

Les chauffeurs Uber ont ainsi tendance à se penser davantage comme concurrents que comme solidaires. Le fait qu'ils soient des travailleurs indépendants implique également qu'ils ne disposent ni de structures de représentation collective ni de protection en cas de cessation de l'activité. Focalisés sur leur chiffre d'affaires, ils ont en outre des durées de travail qui ne leur laissent guère de moments de pause. Ils doivent être réactifs pour répondre à la demande et parvenir à se dégager un revenu minimum. Les chauffeurs Uber se trouvent en effet dans une situation économique fragile. La baisse des tarifs, la hausse de la commission prélevée par Uber (qui passe en 2016 de 20 à 25 %) et l'accroissement de la concurrence sont autant de motifs justifiant un engagement total dans le travail. Ils ne disposent pas de la « disponibilité biographique » identifiée comme une ressource favorable à l'engagement militant<sup>8</sup>. Nombre de chauffeurs nous présentent ainsi un calcul rapide de leur chiffre d'affaires quotidien, mis en regard avec leurs dépenses : voiture, assurance, essence, cotisations, impôts, ou encore amendes. Et ils concluent alors qu'il leur faut travailler 13 à 14h par jour, et ce sept jours sur sept, pour s'assurer une rémunération légèrement supérieure au SMIC. L'enquête démontre pourtant que les chauffeurs mobilisés sont ceux qui ne sont ni complètement à l'abri, ni les plus précarisés<sup>9</sup>. Se mettre en grève se révèle en effet particulièrement coûteux pour des travailleurs indépendants, la moindre interruption de travail se traduisant par une perte de revenu. Les chauffeurs Uber ont en outre le sentiment de subir un double préjudice. Durant les grèves, Uber pratique en effet une majoration des tarifs pour inciter les chauffeurs à travailler. À la perte de chiffre d'affaires qui résulte de l'interruption de l'activité s'ajoute donc pour les grévistes un sentiment d'injustice et une forte animosité à l'égard de leurs collègues qui tirent parti de la grève pour faire des courses plus rentables. Il est ainsi difficile de faire émerger un collectif mobilisé dans ce contexte.

Dans leur vie quotidienne, les chauffeurs Uber se trouvent en effet souvent isolés. C'est à eux de décider quand ils se connectent aux applications et quand leur journée se termine. Passant l'essentiel de leur temps dans leur voiture, ils côtoient des clients, mais ont en revanche peu d'occasions de rencontrer des collègues, si ce n'est à proximité des aéroports où ils peuvent parfois attendre des heures ensemble. N'ayant aucune visibilité sur leurs déplacements et leur emploi du temps sur la journée, il est

---

<sup>8</sup> D. McAdam (2012), *Freedom Summer. Lutttes pour les droits civiques, Mississippi 1964*, Agone.

<sup>9</sup> Ce que l'on retrouve dans d'autres mobilisations, comme J. Sinigaglia (2012), *Artistes, intermittents, précaires en lutte. Retour sur une mobilisation paradoxale*, Nancy, PUN.

difficile de fixer un rendez-vous avec d'autres chauffeurs. Une fois connectés aux applications, ils répondent à la demande en temps réel et ne savent donc jamais où les courses les mèneront. *A contrario*, les chauffeurs les plus mobilisés sont les plus insérés dans des collectifs. Inscrits sur des réseaux sociaux de chauffeurs (*Facebook, Whatsapp*), ils sont en contact plus régulier avec leurs pairs. Mais c'est loin d'être le cas de la majorité.

D'autres obstacles à la mobilisation des chauffeurs tiennent à leurs caractéristiques socio-professionnelles. Pour la plupart, il s'agit de jeunes hommes, peu diplômés, issus des quartiers populaires, immigrés ou enfants d'immigrés, avec une faible expérience professionnelle. Ils sont éloignés du syndicalisme, voire éprouvent une aversion pour les syndicalistes et les syndicats. Même parmi les leaders du mouvement, on retrouve cette même mise à distance :

« Le problème, c'est qu'on a des connards de syndicats. Ils magouillent, ils dînent avec les politiques, ils prennent des enveloppes, c'est la vérité ça, et c'est à cause de ça qu'on n'est pas syndiqués pour la plupart des gens. On est le pays d'Europe le moins syndiqué, pourquoi ? Parce qu'il y a des gens qui ont fait des conneries. [...] Je ne suis pas syndicaliste, je déteste les syndicats, mais c'est un moyen pour réclamer ».

En dépit de leur aversion pour le syndicalisme, ces entrepreneurs de cause considèrent qu'ils n'ont pourtant pas d'autre choix que de se tourner vers les syndicats pour être à même de s'organiser collectivement et pour soutenir leur cause.

## **Les mobilisations des travailleurs des plateformes : une demande de régulations ?**

Quelles ressources ont permis l'émergence et la pérennité d'actions contestataires ? Ceci tient d'une part au fait que des collectifs de chauffeurs se sont rapidement constitués, dès l'été 2015, dont certains étaient proches de syndicats, ou s'appuyaient du moins sur des chauffeurs ayant une expérience de conflits du travail. Ainsi, au moment de la première mobilisation d'octobre 2015, des organisations de chauffeurs, à caractère syndical, ont déjà vu le jour. C'est le cas de l'association SCP-VTC devenue section Unsa-VTC, enregistrée officiellement en octobre 2015 après quelques mois d'existence pratique, et de l'association Capa-VTC créée à l'été 2015. Ces regroupements ont été fondés par des chauffeurs, dont les meneurs sont très

présents dans les manifestations et sur les réseaux sociaux. Les entrepreneurs de mobilisation semblent pourtant éloignés du syndicalisme, et affichent parfois clairement cette distance. Notons toutefois que plusieurs de ces meneurs du mouvement avaient connu un conflit avec la direction dans leur précédent emploi. Plus largement, cet affichage critique contre le syndicalisme doit être compris dans son ambivalence, puisque les fondateurs des associations professionnelles de chauffeurs travaillent systématiquement de manière étroite avec des figures nettement plus proches du monde syndical. Ainsi, un des co-fondateurs de Capa-VTC est un ancien syndicaliste de la CFDT, passé ensuite chez FO, ce qui explique le rattachement de Capa-VTC à FO en avril 2017. De même, le représentant de l'Unsa VTC travaille en étroite collaboration avec le secrétaire général de l'Unsa Transports. Les meneurs du mouvement sont donc à comprendre comme des duos entre figure de la base et figure syndicale. Et ce sont les premiers qui sont bien plus connus des chauffeurs, et davantage dans la lumière lors des manifestations.

D'autre part et non sans lien avec l'émergence de ces collectifs, les chauffeurs partagent une position sociale commune, mélange d'origines sociales, de trajectoires professionnelles, d'origines migratoires et d'identité masculine, qui rapproche leurs pratiques et leurs discours. Les chauffeurs partagent en effet une identité genrée très forte, puisqu'en plus d'être quasi exclusivement des hommes, ils tiennent pour la plupart un discours viriliste, qui semble servir de terreau commun, pour penser leur situation d'exploité, mais aussi leur capacité de contestation. Les chauffeurs mobilisés sont alors les « vrais hommes », qui « ont des couilles », tandis que les autres « se font enculer », sont « des putes » ou « des pédés ». Cette identité commune est également renforcée par des proximités dans une identité, entre assignation et revendication, exprimée dans des termes racialisés. Les chauffeurs sont en effet nombreux à avoir des parents immigrés ou à avoir eux-mêmes connu une trajectoire de migration, avec des origines qui sont parmi les plus stigmatisées, qu'il s'agisse de pays du Maghreb ou d'Afrique subsaharienne. Ce stigmate peut servir de vecteur de solidarité et se révèle en tout cas présent dans les discours et actions protestataires. Le stigmate est tantôt dénoncé, comme lorsque les chauffeurs dénoncent les discriminations au travail qui les concernent. Il est parfois retourné comme lorsque les chauffeurs mettent en avant leur fierté d'Algérien par exemple. Il est en tout cas un fil qui relie une partie conséquente des échanges entre chauffeurs.

Si des mobilisations ont ainsi émergé dans des moments critiques, quelles sont les revendications formulées par les travailleurs de ces plateformes, qui les portent, et à qui s'adressent-elles ? Les revendications premières et principales portent sur les

rémunérations. À l'instar de la grande majorité des conflits de travail de salariés, les travailleurs des plateformes demandent à être payés plus et à être payés mieux. Les chauffeurs de transport de personnes réclament ainsi de manière centrale une hausse du tarif minimum de la course ainsi qu'une baisse des commissions prélevées par les plateformes. Début 2017 par exemple, lors d'une brève intersyndicale, la CFDT demande à Uber le retour à une commission de 20 % (au lieu de 25 %) et un minimum de course à 8 €, tandis que les associations de chauffeurs SCP-VTC et Capa-VTC réclament une course minimum à 12 € net pour le chauffeur, mais surtout le droit pour ces derniers de fixer leurs propres tarifs. Il s'agit donc d'être payés plus, en s'adressant à la fois aux plateformes, mais aussi à l'État qui pourrait être le garant d'un tarif régulé.

Les revendications sur les rémunérations sont adressées directement aux plateformes, mais aussi aux pouvoirs publics, à qui les travailleurs (et leurs organisations) demandent un rôle de régulation, des tarifs, ainsi que des statuts. Les chauffeurs VTC ont ainsi largement revendiqué au cours de leurs mobilisations des formes de régulation de leur secteur professionnel. Les deux organisations professionnelles déjà mentionnées ont toujours partagé un positionnement commun. Elles dénoncent toutes deux la création par les applications d'une « zone grise » entre indépendance et salariat, préjudiciable pour les chauffeurs. Lors de la conférence de presse annonçant la création du syndicat FO-CAPA VTC du 22 mai 2017, un des représentants syndicaux note ainsi :

« Nous n'avons que le nom de travailleurs indépendants, tous les inconvénients des indépendants, mais sans être de vrais indépendants. Nous n'acceptons pas cette situation hybride ».

Ils s'opposent à la création d'un troisième statut de « travailleurs indépendants dépendants », mais revendiquent un modèle dual permettant la coexistence, au sein de la population des chauffeurs VTC, de travailleurs salariés aux côtés de travailleurs indépendants. Leurs revendications et leurs actions visent à clarifier la situation des chauffeurs pour leur offrir l'un ou l'autre de ces statuts et échapper à cette « zone grise » qui les précarise. Il y aurait d'un côté les entrepreneurs qui savent démarcher et développer leur clientèle et qui offrent un service haut de gamme et, d'un autre côté, ceux qui sont « sous perfusion », totalement dépendants des applications, qui devraient être reconnus comme salariés :

« Ceux qui ont pris le temps et qui ont déjà un portefeuille clients arriveront à rester sur ce secteur d'activité et ceux qui sont trop dépendants d'application, qui n'ont pas du tout de clientèle, leur intérêt c'est éventuellement déposer un dossier



aux prud'hommes et de voir requalifier leur contrat de partenaire en salarié » (Un représentant de CAPA VTC).

Dans l'ensemble, les syndicats de chauffeurs demandent des formes de régulation, sur les tarifs comme sur les conditions de travail. Les représentants de FO-Capa VTC et de SCP VTC ont même régulièrement défendu une clôture de la profession. Estimant que les chauffeurs VTC sont trop nombreux pour vivre dignement de cette activité, ils aspirent à l'instauration d'un *numerus clausus*. Ils ont partiellement obtenu gain de cause avec la promulgation de la loi Grandguillaume, appliqué au 1<sup>er</sup> janvier 2018, qui exclut de la profession ceux qui usaient jusqu'alors d'un statut des années 1980 (dit statut LOTI) afin de travailler comme chauffeur, mais aussi de faire travailler pour eux des chauffeurs sans licence professionnelle de VTC. Si les organisations de chauffeurs s'adressent ici aux pouvoirs publics, un autre pan de leurs actions se déroule dans les arènes juridiques. En effet, les syndicats de chauffeurs sont également à l'initiative ou en soutien de plaintes déposées aux prud'hommes visant à la requalification en salariat de chauffeurs<sup>10</sup>.

## Conclusion

Le récit de ces diverses mobilisations met en lumière des collectifs *ad hoc*, mais a aussi fait apparaître les acteurs plus classiques de la représentation des travailleurs que sont les syndicats. Si les collectifs de chauffeurs ont pu recourir au soutien de centrales, cela ne s'est pas fait sans tensions. Les permanents syndicaux sont régulièrement suspectés de ne pas représenter la base des chauffeurs, et les suspicions à l'égard des confédérations se maintiennent. Ainsi, l'association SCP-VTC s'est détachée de l'Unsa. Mais au même moment, c'est la CFDT qui faisait son apparition et organisait des mobilisations (même si celles-ci furent en partie décriées par les associations professionnelles déjà en place).

Ailleurs, les syndicats de salariés ont pu mettre en place des outils au service des travailleurs des plateformes. C'est le cas du syndicat de la métallurgie allemand IG-Metall, qui a mis en place FairCrowdWork.org en 2015, plateforme d'informations sur les droits des travailleurs, mais aussi espace d'évaluation des donneurs d'ordre, et

---

<sup>10</sup> Voir Hélène Nasom-Tissandier & Morgan Sweeney, « Les plateformes numériques de transport face au contentieux », in *Les nouveaux travailleurs des applis*, Puf 2019, p. 75-88.

enfin espace de discussion et de sociabilités virtuelles pour ces travailleurs en ligne. Dans les pays anglo-saxons enfin, existent plus souvent des syndicats de travailleurs indépendants, comme l'IWGB (Independent Workers' Union of Great Britain) britannique, très présent lors des mobilisations de livreurs outre-Manche, participant notamment à la première action en 2017, au moment du passage d'une rémunération à l'heure à une rémunération à la livraison. Le syndicat a obtenu plusieurs victoires, en requalifiant des livreurs comme « workers » ou encore en défendant leur droit de négociation. Ainsi, les syndicats cherchent leur place dans ces nouveaux univers de travail au sein desquels les employeurs contournent le droit du travail et les organisations collectives. En défendant le salariat ou en cherchant des alternatives, ils tentent de défendre ces travailleurs indépendants très contrôlés, eux-mêmes demandeurs de protection, mais qui ne se reconnaissent pas toujours dans les organisations traditionnelles.

Publié dans [laviedesidees.fr](http://laviedesidees.fr) le 17 septembre 2019