

500 chauffeurs VTC s'apprêtent à rejoindre une coopérative en 2022

Excédés de dépendre de plateformes qui les "précarisent", des conducteurs de véhicules de transport avec chauffeur (VTC) tentent de bâtir des modèles alternatifs comme celui de la coopérative, pour retrouver du sens et "s'affranchir" des géants du secteur.

Temps de lecture : minute

7 décembre 2021

La romance des débuts a laissé place à des tensions pesantes entre les plateformes et les chauffeurs de VTC qui ne se retrouvent plus dans ce modèle. Pour ne pas perdre leur main d'oeuvre, certaines sociétés ont tenté de s'implanter en France en proposant des CDI comme Caocao. De leur côté, Heetch et Eurecab ont tenté de mettre sur la table des solutions d'intéressement. À l'époque, la réaction de Brahim Ben Ali, secrétaire général de l'intersyndicale nationale VTC (INV) ne s'était pas faite attendre : "*nous assistons à la fashion week, un défilé d'idées*" qui ne sont en réalité "*qu'un subterfuge dont le premier objectif est de donner de la visibilité à la plateforme grâce à belle opération de communication*" .

Apparemment, ces initiatives n'a pas emporté l'adhésion de tous les chauffeurs. Début 2022, 500 chauffeurs franciliens vont devenir "*leurs propres patrons*" en s'unissant dans une société coopérative d'intérêt collectif (SCIC), soutenue par le conseil départemental de Seine-Saint-Denis.

La paupérisation moteur de changement

Les plateformes sont régulièrement accusées d'abuser du statut de travailleur indépendant, afin d'éviter de payer des cotisations sociales et d'externaliser certains coûts et risques. Ali Lemmouchi, chauffeur depuis 2016 à Paris et membre du bureau de la section VTC de la CFTD, regrette une "*paupérisation*" et une dégradation de ses conditions de travail au fil des années, dans un secteur qui emploie, selon plusieurs sources, 30 000 à 40 000 personnes. "*Les plateformes ont créé un déséquilibre en recrutant de plus en plus de chauffeurs, en baissant leurs prix, et en augmentant les commissions à 25%. Résultat: on fait plus d'heures pour un chiffre d'affaires équivalent, en proposant une offre low cost*" , déplore le syndicaliste CFTD.



À lire aussi

Des chauffeurs VTC réclament au gouvernement le maintien des aides

La coopérative apparaît alors comme une alternative intéressante, plusieurs centaines d'entre eux ont déjà adhéré à celle qui ouvrira en

2022. *"Une coopérative certifiée, avec des tarifs abordables, travaillant avec des collectivités locales"* , se félicite Brahim Ben Ali, secrétaire général de l'intersyndicale nationale VTC (INV), à l'initiative de cette opération. Il oeuvre depuis des mois à fédérer ces chauffeurs, qui apporteront une contribution financière de 300 à 500 euros.

Un essai à confirmer

Jusqu'à présent, aucun projet de coopérative n'a abouti de manière pérenne dans le domaine du VTC. *"On veut recréer une relation avec le client, tout en assumant nos responsabilités sociales et en payant nos impôts en France"* , défend Brahim Ben Ali. L'espoir d'un modèle plus protecteur et démocratique - avec une voix pour chaque associé et une gestion administrative mutualisée - a déjà séduit, en plus des 500 adhérents annoncés, 1 236 chauffeurs qui sont en liste d'attente pour rejoindre cette coopérative. *"Si elle fait ses preuves, ce sera un cheval de Troie contre l'ubérisation"*, se réjouit Brahim Ben Ali. Fabian Tosolini, chargé de mission pour l'Union Indépendants, se montre plus réservé: *"C'est difficile de faire de la communication face à des géants comme Uber ou Heetch"* . Se pose aussi la question de trouver des clients sans l'aide des puissants algorithmes des plateformes.



À lire aussi

Actionnariat, coopérative... les chauffeurs de VTC en quête de reconnaissance

La coopérative, en effet, a tout intérêt à se positionner sur les 2,6 millions de trajets hebdomadaires réalisés en Île-de-France, selon l'INV. Mais pour ne pas affronter uniquement Uber sur son terrain, elle proposera des réservations de courses pour des entreprises ou collectivités.

"C'est une manière pour elles de s'associer à l'organisation des transports sur leur territoire, avec des offres solidaires à destination des personnes âgées par exemple", détaille Jérôme Giusti, avocat qui a travaillé près d'un an sur ce projet. *"Comme les prix sont généralement plus élevés, il faut arriver à faire changer l'état d'esprit de l'utilisateur"*, renchérit Fabian Tosolini. Un constat partagé par Ali Lemmouchi, qui a envisagé un projet similaire sans trouver le *"bon équilibre"*, redoutant que la gouvernance entre chauffeurs ne sème la *"zizanie"*.

Le modèle séduit déjà les livreurs

Les chauffeurs VTC peuvent prendre exemple sur leurs homologues coursiers. Des dizaines de coopératives ont fleuri ces derniers mois, portées par l'essor de la livraison à domicile lors des confinements et la cristallisation de leurs relations avec les plateformes. *"Ce n'est ni la même économie, ni le même marché que celui des VTC,* tempère malgré tout l'avocat Jérôme Giusti, reconnaissant une plus grande souplesse dans les coopératives de coursiers.

Trente-cinq d'entre elles appartiennent à la fédération Coopcycle, qui accompagne les livreurs tentés par un modèle plus protecteur et à taille plus humaine. Débutant sous forme d'association, elles doivent s'engager à passer en société coopérative (Scop) et à salarier les livreurs au bout de

deux ans, précise le coordinateur de Coopcycle, Adrien Claude. C'est le cas de Kooglof!, créée il y a un an à Strasbourg par une poignée de livreurs auto-entrepreneurs, un projet alternatif qui se finance grâce aux commissions et aux frais de livraison. *"On ne s'attendait pas à un tel engouement, ni que Kooglof! soit rentable dès le premier jour"* , s'étonne son cofondateur Valentin Campana, qui avait travaillé comme coursier pour des plateformes comme JustEat ou Uber Eats.



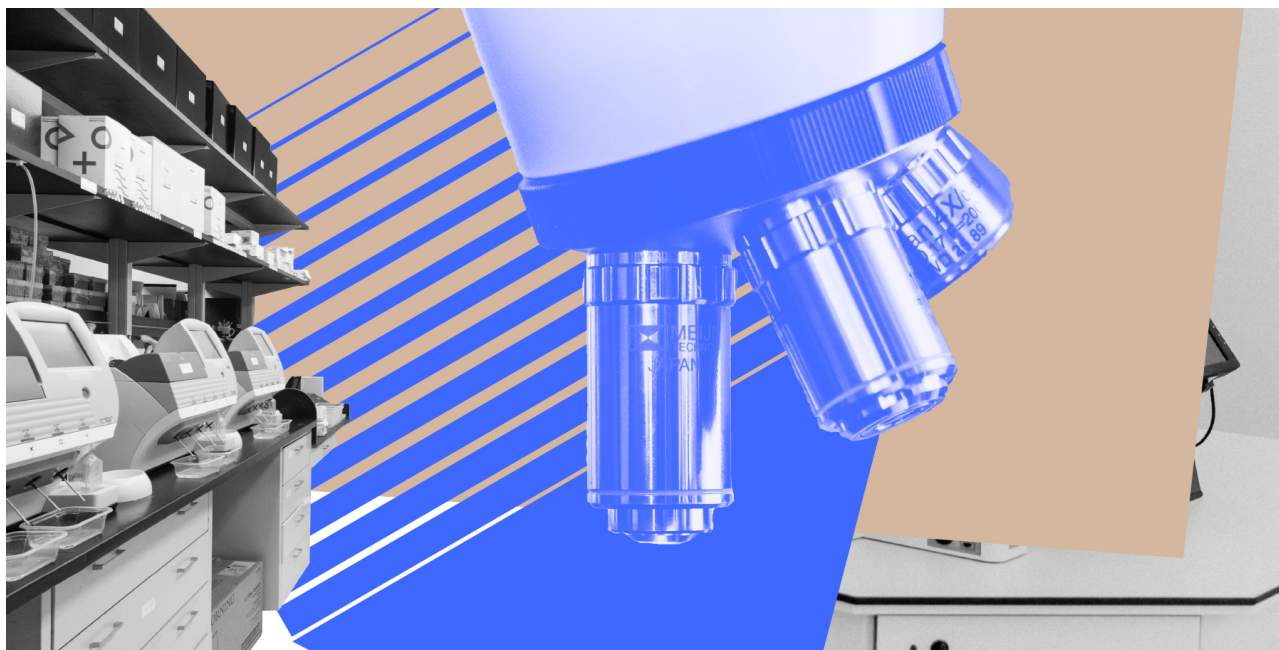
À lire aussi

Des livreurs à vélo se rassemblent en coopérative pour échapper à la mainmise d'UberEats ou Deliveroo

Plus que l'envie d'augmenter son salaire, c'est la volonté de redonner du sens à son travail qui pousse les livreurs à rompre avec les géants du secteur comme Deliveroo. *"Votre patron, ce n'est pas votre téléphone ou un algorithme qui vous dit quoi faire. Il y a une vraie personne aux manettes, qui va faire 'intermédiaire entre les coursiers, les restaurants, ce qui recrée du lien social"* , se réjouit Valentin Campana. Exit les algorithmes opaques et les services clients délocalisés: les coopératives misent sur la promotion locale, avec leurs propres plateformes et des

échanges directs avec les commerçants. *"C'est un service premium : on prend soin des restaurants, des consommateurs et des livreurs"* , revendique Adrien Claude. De quoi selon lui rendre les coursiers *"plus soucieux"* du service, et attirer des clients de plus en plus critiques des plateformes.

En parallèle du lancement de cette première coopérative, les chauffeurs de VTC restent également suspendus aux discussions qui se tiennent actuellement à Bruxelles. Afin d'harmoniser les législations, la Commission européenne a lancé début 2021 une consultation avec les partenaires sociaux. Elle doit présenter jeudi une directive sur ce sujet politique à haut risque.



À lire aussi

Comment les algorithmes aident à endiguer le cancer