

## Dépasser les frontières : la naissance de la Fédération transnationale des coursiers

Anne Dufresne, juin 2019, *Gresea Échos* N°98, pp. 34-43

**Les 25 et 26 octobre 2018, 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 et syndicats actifs dans leur pays respectif, de réfléchir à leur stratégie face aux géants de la FoodTech : comment développer les revendications, les actions et les outils de la nouvelle née, la Fédération transnationale des coursiers (FTC) ?**

L'initiative de l'Assemblée européenne des coursiers était portée par l'Alter Summit - réseau européen de syndicalistes et de mouvements sociaux d'une dizaine de pays -, accompagné du ReAct - réseau pour une action collective transnationale<sup>1</sup>. Dès 2016, l'Alter Summit s'est engagé dans une réflexion sur les nouvelles formes du travail liées à la digitalisation. C'est la conjonction de ce début de réflexion au sein de l'Alter Summit et des mobilisations de coursiers de plus en plus nombreuses partout en Europe au cours de l'année 2017<sup>2</sup> qui a fait germer la proposition d'une première rencontre transnationale. Elle a rapidement rencontré un grand succès et la mise en réseau des différents collectifs a permis d'aboutir à un rassemblement exceptionnel. Soixante livreurs, représentants d'une vingtaine de collectifs nationaux et/ou syndicats issus de douze pays<sup>3</sup> se sont retrouvés sur ces deux journées, ainsi qu'une vingtaine de représentants d'organisations syndicales<sup>4</sup>.

La préparation de l'événement a débuté avec la mise en place d'une coordination par Skype entre les porte-paroles de divers collectifs, en s'appuyant sur un document partagé qui reprenait les informations par pays récoltées avant l'événement. C'est sur cette base que s'est peu à peu élaboré un programme ambitieux. Très dense, la rencontre s'est divisée en trois moments distincts : la première après-midi consistait en un échange entre les collectifs pour déterminer un large panorama de leurs expériences nationales respectives. La matinée suivante, les coursiers se sont divisés en quatre groupes de travail pour traiter, en plus petits comités, trois thématiques : les formes d'organisations des travailleurs, leurs luttes et leurs revendications. Enfin, l'assemblée s'est terminée par une séance plénière qui avait comme objectif d'aboutir à des résultats concrets<sup>5</sup>. Ce programme a été réfléchi avec l'objectif de passer progressivement, grâce aux groupes de travail intermédiaires, d'un échange d'informations par pays à des propositions transnationales sur les mêmes trois thèmes transversaux abordés lors de ces deux journées : revendications, actions et organisation.

### 1. LA COORDINATION DES REVENDICATIONS NATIONALES

Les ateliers de travail en sous-groupe avaient pour objectif d'explorer les convergences en matière de revendications sur base des nombreuses doléances nationales. Les participants ont eu l'heureuse surprise de constater que leurs demandes se recoupaient entre les différents pays. Ce qui a permis d'aboutir, lors de la plénière finale à une liste commune faisant office de charte (voir encadré ci-contre).

Nous avons classé les revendications transversales disparates sous six grandes catégories et par ordre d'importance<sup>6</sup> : la transparence des données et un salaire minimum horaire pour tous les coursiers sont apparus comme les principales revendications pour la majorité des collectifs présents. Outre ces deux thèmes phares, quatre autres catégories de revendications sont ressorties : celles portant sur le statut d'emploi, la représentation collective, les conditions de travail stricto sensu, ainsi que des questions plus « politiques » comme l'extension aux autres secteurs et aux autres catégories de travailleurs.

---

1. Pour des précisions sur ces deux réseaux, voir les encadrés de l'édito.

2. Ces mobilisations nationales sont détaillées à l'article « Les acteurs de la lutte », pp. 14-23.

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

4. Pour le détail des acteurs, voir le tableau complet, page 23.

5. À ce travail intense interne à l'AG et entre coursiers se sont ajoutés deux événements ouverts au public : une conférence-débat intitulée « La transformation du travail dans l'économie de plateforme » (voir <http://www.econospheres.be/Deliveroo-nous-du-mal-839>) et une manifestation à vélo comme première action commune (voir ci-après).

6. L'importance de la catégorie de revendications pour la FTC est évaluée au nombre de fois où mention en a été faite lors de la restitution des quatre groupes de travail en séance plénière.

## Liste des revendications issues de la charte de la FTC

### Data

Transparence des données et des applications

### Salaire /temps de travail

Salaire garanti minimum par heure

Une définition juste du temps de travail

### Statut

Libre choix des travailleurs entre statut salarié ou indépendant

Sécurité de l'emploi

### Représentation collective

Liberté d'association

Participation pour tous les coursiers

Négociations régulières relayées par les villes et conseils municipaux

Reconnaissance des plateformes comme employeurs

### Conditions de travail

Espaces communs pour les coursiers

Assurances

Suppression des évaluations à la performance

Respect

### Extension aux autres secteurs et catégories de travailleurs

Actions pour exprimer la solidarité avec les autres travailleurs précaires et de l'économie de plateforme

Protection et régularisation de tous les travailleurs de plateformes migrants hors UE (qui peuvent ne pas avoir de permis de travail)

*Source : Cette charte a été élaborée lors de la séance plénière de l'Assemblée européenne des coursiers, le 26 octobre 2018. Elle a été reclassée par thème par l'auteur.*

### Ouvrir la « black box » : haro sur les algorithmes !

Si le salaire minimum est une revendication habituelle au plan syndical, le haro sur les données et les algorithmes apparaît comme une demande inédite !

Les coursiers posent le fait que la véritable richesse du capitalisme de plateforme est bien la captation des fameuses datas<sup>7</sup>. Ils réclament dès lors d'avoir réponse aux questions suivantes : comment fonctionne l'algorithme ? Comment les livraisons sont-elles affectées aux travailleurs ? Et surtout : que font ces plateformes avec toutes les données qu'elles collectent ? En effet, Deliveroo - après avoir cartographié les villes ces dernières années et déterminé avec une précision scientifique les habitudes culinaires, les goûts et le pouvoir d'achat des consommateurs - a construit des « cuisines sombres » (ou *dark kitchen*) sous le nom de « Roo editions ». En France et au Royaume-Uni, dans les zones périphériques des grandes villes, Deliveroo loue ces cuisines, comme de lieux de fabrication (hors vente directe) aux restaurants qui souhaitent étendre leur zone de livraison. Mais on peut aussi imaginer à plus long terme que Deliveroo crée lui-même ses restaurants où se prépare la nourriture précédemment fournie par les restaurants. La plateforme ne serait alors plus un simple intermédiaire. Elle chercherait à remplacer les restaurants. Après des années de collecte de données, Deliveroo pourrait utiliser sa cartographie de la consommation urbaine pour la rentabiliser dans une activité de production alimentaire.

Selon les coursiers, la source de cette richesse est bien leur travail et les données fournies par les consommateurs. Ils estiment que cette richesse leur appartient en partie et devrait donc être redistribuée tant aux travailleurs qu'aux consommateurs. C'est pourquoi ils réclament « *un accès aux données prélevées et le moyen de comprendre, même dans les grandes lignes, le fonctionnement de l'application. Que cela soit en la rendant open source, ou en ayant une certaine compréhension de la technologie qui gère leurs courses* »<sup>8</sup>.

<sup>7</sup>. Voir l'article de ce numéro : « *Un capitalisme de plateforme. Voleur de vies et casseur du social* », p. 3-13.

<sup>8</sup>. Les citations de cet article sont le plus souvent issues des rapports en séance plénière des quatre groupes des travail et ne peuvent donc être attribuées à un coursier en particulier.

Plus spécifiquement, la revendication concerne la **transparence sur l'utilisation des données personnelles**, d'une part et **sur les applications** (c'est-à-dire sur le fonctionnement de l'algorithme), d'autre part. Pour y parvenir, il s'agit, entre autres, de pousser à une amélioration de la législation européenne (RGPD<sup>9</sup>) et à la taxation concernant l'utilisation des données.

### **Un salaire horaire et une définition « juste » du temps de travail**

La deuxième revendication énoncée par les coursiers par ordre d'importance est celle, plus « classique », du salaire à l'heure. En effet, une caractéristique importante de la transformation du travail dans le capitalisme de plateforme est bien le retour au travail à la tâche, ce qui induit pour les coursiers le paiement à la livraison. Le système de rétribution repose alors sur la performance des faux indépendants, souvent calculée sur le nombre de kilomètres parcourus par le travailleur. Ne sont pas comptées les heures que les coursiers passent à attendre les livraisons sur les places et aux coins des rues, leurs sacs à dos constituant pourtant de véritables panneaux publicitaires pour les entreprises. Si les slogans attractifs des plateformes annoncent : « *Plus vous roulez, plus vous gagnez !* », un coursier français de l'AG explique : « *L'arme principale des plateformes est bien la tarification à la course, qu'elles affinent encore aujourd'hui en y ajoutant une tarification à la distance. C'est ce qui fait le danger de ce métier ! C'est là la source du stress qui mène parfois à l'accident* ».

Si la revendication principale qui apparaît sur la charte est bien l'abolition de ce paiement à la tâche et le retour au paiement à l'heure - plus spécifiquement à un **salaire horaire minimum garanti** -, cette question a toutefois donné lieu à beaucoup de débats dans les groupes de travail. Les syndicalistes anglais de l'IWW réclament, par exemple, un salaire minimum transnational équivalent à 1,5 fois le salaire minimum national (étant donné les frais à charge du coursier, la pénibilité du travail et les risques encourus). D'autres, au contraire, ne souhaitent pas spécifier de montant, vu que tous les pays européens ne possèdent pas de salaire minimum<sup>10</sup>. Ces derniers proposent alors l'obtention d'un salaire minimum « qui permette de vivre » (*living wage*) ou d'un salaire « décent », le montant restant à déterminer pays par pays. Et pour les indépendants qui ne bénéficient de toute façon pas de « salaire » minimum, c'est un « taux horaire minimum » qui est proposé. Une dernière idée consiste à exprimer une revendication tarifaire minimum par livraison, par exemple pour l'équivalent de 6 euros (ou de 5 livres) la commande.

À ces divers types de revendications salariales s'ajoute l'idée d'un maintien de l'acquis salarial dans le temps : « *L'obligation de maintenir, par des contrats bloqués, les conditions de paiement proposées sur une durée déterminée de trois ans au minimum, et non de les modifier de façon quasi hebdomadaire, à la baisse* ». Ce que réclament les coursiers ici ressemble étrangement à une convention salariale négociée sur une période donnée. Outre le salaire proprement dit, il a aussi été question de la **définition dite « juste »** (« *fair* » en anglais) **du temps de travail**. Il s'agit de « *faire entrer dans le temps de travail, le temps où l'on est dans la rue sans faire de livraison, car c'est toujours du travail* ».

Après ces intenses débats, la conclusion était la suivante : « *Il me semble que définir un salaire minimum est difficile, car chaque pays possède son propre droit du travail. Mais nous pouvons toujours définir une direction en attendant que l'on s'homogénéise politiquement* ». Les revendications qui apparaissent finalement dans la charte sont bien un « **salaire garanti minimum par heure** » et une « **définition juste du temps de travail** ».

Si la question de la régression des salaires apparaît comme étant essentielle aux coursiers, ils ne font pas toujours le lien avec le statut d'emploi d'indépendant qui les mène pourtant à travailler à la tâche et non à l'heure. De la revendication sur le salaire horaire découle donc une autre revendication plus « fondamentale », celle de la question du statut d'emploi : salarié ou indépendant ?

### **Le libre choix des travailleurs entre salarié ou indépendant**

---

<sup>9</sup>. Le règlement général sur la protection des données (RGPD) est un règlement de l'Union européenne qui constitue le texte de référence en matière de protection des données à caractère personnel. Applicable depuis le 25 mai 2018, il renforce et unifie la protection des données pour les individus au sein de l'Union européenne. À partir du 25 mai 2018

<sup>10</sup>. Ces mêmes questions se sont posées lors du débat sur le salaire minimum européen au niveau interprofessionnel au sein de la CES. Pour plus de détails, voir Anne Dufresne, « Difficile riposte des syndicats européens », in Dossier « Main basse sur les salaires », *Le monde diplomatique*, n°695, février 2012, pp. 10-11.

Parmi les coursiers non mobilisés, il existe une tension entre ceux qui préfèrent le statut d'employé et la sécurité qu'il confère et ceux qui préfèrent le travail en tant qu'indépendants, souvent les plus nombreux. « *En effet, pour beaucoup, le travail en freelance leur donne l'impression d'avoir un certain contrôle sur le rapport entre le temps accordé à son travail et celui accordé à sa vie privée. Quand bien même il s'agit d'un mythe !* ». Les porte-paroles des collectifs, en revanche, sont, a priori, très favorables au statut de salarié qui va de pair avec la reconnaissance de la profession de « coursier » à insérer dans une catégorie socioprofessionnelle avec un ensemble de droits associés (salaire minimum, santé/sécurité...). Favorables à cette protection, la plupart des porte-paroles partent toutefois du constat que beaucoup de coursiers ne veulent pas de ce statut protégé. Par exemple, « *Au Royaume-Uni, la plupart de nos membres ne sont pas intéressés par le statut d'employé. Ce qu'ils veulent c'est des tarifs plus élevés. Ils disent apprécier la flexibilité. Nous ne représenterions pas leur volonté en décidant de nous opposer absolument au statut de freelance* » (IWW, Royaume-Uni).

Il est donc préférable, tactiquement, dans un premier temps, de proposer le libre choix de leur statut aux travailleurs (et non aux employeurs) pour les réunir dans la lutte en défendant des avancées concrètes. Quitte à les conscientiser peu à peu sur l'importance du contrat salarié et démystifier les avantages du freelance, dans un second temps : « *Nous devons faire comprendre aux indépendants que la sécurité de l'emploi n'est pas forcément en opposition avec la liberté* » (IWGB, Royaume-Uni). Les Italiens aussi, conscientisent : dès novembre 2017, les coursiers de Bologne se sont rassemblés le jour du Black Friday, sur un *flashmob* pour « *dénoncer le mensonge que représentait la flexibilité et la liberté de l'économie de plateforme qui voit l'expansion du salariat déguisé, sans protections ni droit du travail* » (Riders Union, Bologne, Italie). Les Hollandais sont eux aussi, dans un premier temps, pour le libre choix du statut, mais pour d'autres raisons : « *Nous devons aussi protéger les travailleurs les plus vulnérables. Certains travailleurs immigrés, en particulier les sans-papiers, perdraient leur source de revenus s'ils devaient être salariés, car ils n'ont pas accès au marché du travail sans permis de travail* » (Riders Union/FNV, Pays-Bas).

Les collectifs espagnols font exception. Ils sont les seuls à porter « *la revendication d'une demande de contrats salariés de manière vraiment inconditionnelle* » (Riders4Derechos, Espagne). Après avoir été les premiers à gagner une action judiciaire sur une requalification de contrat d'indépendant en contrat salarié<sup>11</sup>, ils sont en effet absolument opposés au libre choix des travailleurs entre les deux statuts. Enfin, pour les syndicats allemands ou autrichiens représentés à l'AG, plus « institutionnels », ce qui distingue les travailleurs indépendants des salariés c'est qu'ils ne peuvent élire de délégués au comité d'entreprise. Ce qui leur pose problème évidemment ! Certains revendiquent alors de dépasser le cadre légal des comités d'entreprise européen en accordant un droit de participation des indépendants à ces structures.

On voit ici à quel point la question du statut des travailleurs, très importante pour les coursiers, est traitée différemment en fonction du pays. « *En tant que Fédération transnationale, avancer des revendications précises pourrait ne pas convenir à tous les pays, voire empirer certaines situations* ». D'où la décision prise lors de l'Assemblée européenne, au grand dam des Espagnols, de suivre la majorité et d'inscrire dans la charte le « **libre choix des travailleurs entre les statuts de salarié ou d'indépendant** ».

## La représentation collective

La quatrième catégorie de revendications répertoriées à l'Assemblée est la représentation collective. La première revendication en la matière est la **liberté d'association** qui apparaît fondamentale pour les coursiers : il s'agit, pour eux, de revendiquer la protection des travailleurs organisés et engagés dans des activités syndicales face aux nombreux licenciements abusifs ayant cours sous la forme de déconnexions unilatérales : « *Il n'est pas normal que manifester ou distribuer des tracts nous fassent courir le risque de perdre notre emploi* ». Cette demande recoupe celle de la **reconnaissance des coursiers comme travailleurs** (voir ci-dessus) **et des plateformes comme employeurs**, celles-ci permettant d'aller vers un droit de représentation collective. Du côté des travailleurs, il s'agit de « *structurer des personnalités juridiques pour défendre des droits afin de pouvoir, entre autres, toquer à la porte du gouvernement* » (Collectif des coursiers bruxellois, Belgique).

---

<sup>11</sup>. Sur les actions juridiques en matière de requalification, voir dans ce numéro, p. 30-33.

En outre, suite à l'expérience de Bologne<sup>12</sup>, certains coursiers souhaitent également des « ***négociations régulières avec les plateformes par l'intermédiaire des villes ou des conseils municipaux*** » (Riders Union, Bologne, Italie) afin de présenter leurs revendications. « *La ville peut être un interlocuteur à construire* » (IWW, Royaume-Uni). Pour les français, des tables de négociation régulières doivent aussi s'imaginer à d'autres niveaux : national et international.

## Les conditions de travail

Sur les conditions de travail, les revendications sont nombreuses. Elles touchent tout d'abord aux lieux et temps de repos nécessaires. Les coursiers réclament « *des espaces communs de repos afin de prendre une pause, se changer ou manger entre leurs livraisons* ». Ces espaces peuvent aussi constituer des lieux de socialisation et sont très utiles pour construire les collectifs. Les coursiers revendiquent aussi l'obtention d'une **couverture assurance maladie et accidents** pour lutter contre un double effet pervers. Tout d'abord, les plateformes ne payent pas de cotisation patronale. Ensuite, elles passent un contrat avec des assureurs privés (type Axa) pour offrir une protection aux coursiers en cas d'accident. Conséquence : aucune cotisation n'est versée à la sécurité sociale, mais les assureurs privés s'arrogent une part de la richesse tout en jouant bien entendu sur toutes les failles du système pour ne pas dédommager les coursiers en cas d'accident. En outre, ces derniers n'ont évidemment pas droit au chômage.

Une troisième demande a trait à **l'abolition des évaluations à la performance**. Les coursiers dénoncent le fonctionnement de l'algorithme qui crée un système discriminatoire de hiérarchisation des performances. Ils réclament la possibilité d'avoir accès à des heures de travail sans entrer en concurrence avec leurs collègues. Enfin, une dernière revendication beaucoup plus générale porte sur le respect » des travailleurs, exigence difficile à concevoir quant à son application pratique.

Les conditions de travail exposées ici et contre lesquelles les coursiers de la FTC luttent et posent des revendications sont en train de s'imposer dans de très nombreux secteurs de la société, ce qui ouvre sur la volonté d'étendre la lutte à ces secteurs et aux autres catégories de travailleurs.

Les questions posées par la convergence des luttes étaient justement présentes sur la première banderole commune réalisée le jour de la naissance de la FTC, le 26 octobre 2018. Elle affichait une maturité politique étonnante : « *Not just for us, but for everyone* ».

Avec ce slogan, et à la suite des initiatives nationales en ce sens, les coursiers souhaitent « **agir pour exprimer leur solidarité avec les autres travailleurs précaires et de l'économie de plateforme** ». Et au-delà des précaires, ils réclament également « **la protection et la régularisation de tous les travailleurs de plateformes migrants hors UE** ». Ce même jour, pour fêter l'heureux événement de leur union dans la FTC<sup>13</sup>, l'assemblée de Bruxelles se clôtura par une manifestation à vélo des participants rejoignant la masse critique<sup>14</sup>.

## 2. LA COORDINATION DES MOBILISATIONS NATIONALES

Au-delà de cette toute première expérience réussie, les groupes de travail de l'Assemblée ont soumis de nombreuses propositions de futures actions coordonnées, dans l'idée de soutenir les revendications de la charte commune : « *Lorsque nous nous déciderons pour un plan d'action, il devra relayer au maximum nos revendications* ». Partant de leurs expériences respectives de luttes nationales, les coursiers ont donc réfléchi à des actions à mener simultanément à l'échelle transnationale.

Une idée largement partagée était celle d'organiser une **journée internationale d'actions coordonnées** derrière une seule bannière portant sur des revendications communes. Chaque collectif local aurait alors la possibilité de mettre l'accent sur la ou les revendications les mieux adaptées à son pays et d'utiliser le mode d'action qui lui correspond : piquets de grève, occupations des bureaux et des sièges des plateformes, manifestation avec une masse critique dans les centres villes, blocage des cuisines centrales de Deliveroo, campagnes d'information par tous les moyens de communication possibles. Les coursiers

<sup>12</sup>. Cette expérience est relatée dans ce numéro, p. 16.

<sup>13</sup>. Voir Anne Dufresne, Raf Custers, « Deliveroo, t'es foutu. Les vélos sont dans la rue », Gresea, 1er décembre 2017.

<sup>14</sup>. 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 est « le vélo dans la ville ».

préfèrent rester vagues pour laisser le maximum de liberté aux organisations locales : « *La question n'est pas forcément de trouver une revendication qui nous unirait tous. Les revendications qu'on doit porter sont celles qui permettent aux coursiers de notre ville de s'accorder. C'est une première étape pour créer des mobilisations* ».

Une longue discussion a aussi porté sur les meilleures dates symboliques à choisir pour ces journées d'actions : le 23 novembre, jour du Black Friday ; le 1<sup>er</sup> décembre, date de l'anniversaire de Will Shu, fondateur et dirigeant de Deliveroo : « *Une action nous semble être un bon cadeau !* ». Ou encore le jour de la grève internationale des travailleurs d'Amazon. La date du 1<sup>er</sup> mai est également proposée, car elle « *reste une date intéressante si l'on parvient à défiler sous une seule et même banderole, avec un seul slogan dans tous les pays. Par exemple : 'Contre le capitalisme de plateforme, contre la gig economy et pour la dignité et le travail des livreurs'* », en essayant de s'unir aux autres travailleurs des secteurs précaires et « ubérisés ». Plus généralement, « *Nous proposons également des actions intersectorielles avec d'autres travailleurs précaires à l'instar de ce qu'ont réussi à faire les camarades britanniques avec le shutdown des fast-foods*<sup>15</sup> ».

Outre les journées d'actions, les participants ont également proposé divers types de grève à coordonner à l'échelle européenne : une **microgrève** européenne simultanée (par exemple, une heure de grève) ; un **go slow day** où tous les livreurs travailleraient, mais beaucoup plus lentement. Même si beaucoup de coursiers ne sont pas prêts à faire grève, cette dernière idée semblait avoir plus de succès : « *Les coursiers la soutiendraient plus facilement, cela perturberait l'algorithme, ralentirait les flux, ce qui nuira aux plateformes* ». Pour faciliter ce ralentissement, un dispatcher présent à l'Assemblée explique aussi qu'« *il existe des moyens de perturber l'algorithme sans que l'on puisse identifier chaque coursier personnellement* ». Dernier type de grève proposé : la **grève du zèle** (*work-to-rule strike*) : « *Lorsque vous avez fini votre shift [période de travail pour un coursier], vous arrêtez de travailler même si la dernière commande est en cours* ».

À chaque revendication, ses actions ! Si les actions internationales et les grèves proposées ci-dessus poussent les revendications sur les salaires et les conditions de travail, trois autres types d'actions ont également été envisagés concernant la première revendication, inédite, sur la transparence des données. Primo, il s'agit d'entamer des **requêtes juridiques pour demander des informations** aux entreprises sur les données récoltées et utilisées et sur les applications. Secundo, les coursiers souhaitent faire une demande simultanée, des données aux plateformes, à une date précise, en préparant cette action de concert avec les consommateurs à l'aide d'« *un document standardisé pour faciliter les requêtes GDPR* ». Enfin, la conscientisation sur la question reste de mise : cela passe par alerter le public en organisant des autoformations sur l'économie des données, mais aussi par « *distribuer des flyers en même temps que les repas livrés. Il faut bombarder les clients d'informations pour les sensibiliser et contribuer à construire une image positive de notre métier tout en attaquant celle des plateformes qui nous exploitent* ». Enfin, pour ce qui est de la revendication d'un statut d'emploi relevant du contrat salarié, ce sont surtout les syndicats qui s'y attèlent au travers des procédures juridiques de requalification<sup>16</sup>.

### 3. LA FTC OU LE MÉCANO DE LA LUTTE TRANSNATIONALE

Après avoir fait le tour des revendications et des actions transnationales proposées lors de l'Assemblée européenne, nous allons maintenant essayer de comprendre comment, bien qu'atomisés par les plateformes et subissant un *turn-over* important, les collectifs de livreurs ont eu la volonté d'unir leurs multiples luttes locales au sein de la Fédération transnationale des coursiers. Comment est-on passé d'une simple assemblée à une fédération ? Du niveau européen à l'échelon transnational ?

#### D'une assemblée à une fédération

L'idée de cette assemblée au départ était bien de faire en sorte que se rencontre un maximum de coursiers d'un maximum de pays afin qu'ils puissent échanger des informations sur les nombreuses formes d'exploitation subies localement, les actions qu'ils ont mises en place dans leur ville respective ainsi que les

<sup>15</sup>. Voir les détails sur cette action, p. 29.

<sup>16</sup>. Nous y avons consacré un chapitre important dans le troisième article de ce numéro, pp. 30-33.

revendications. Ce rassemblement a finalement débouché sur la création d'un réseau formalisé avec une définition clarifiant les critères précis d'appartenance à la nouvelle structure :

« Le 'Conseil' de la FTC a le pouvoir de déterminer des représentants pour chaque collectif ou syndicat de base 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 ».

Pour parvenir à cette formulation précise des organes à mettre en place, un long débat a dû être mené. En effet, la question se posait de déterminer la nature des représentants de la FTC : devait-il représenter leur pays, leur ville ou leur organisation présente à l'AG ? Après maintes discussions, les coursiers ont choisi : « *le niveau de l'organisation comme étant le plus approprié, le niveau de la ville étant trop étroit, et celui du pays trop large* ». Il s'agirait donc d'avoir un représentant par organisation/comité originel qui ne soit pas systématiquement le même, mais faisant partie d'une délégation, à l'image de ce qui a eu cours lors de cette première AG. D'autant qu' « *il n'y pas de crainte à avoir quant à une bureaucratie excessive dans la mesure où la FTC n'a pas de pouvoir contraignant sur les organisations membres* ».

Il a ensuite été décidé que « *La fédération reste aussi ouverte que possible à de nouveaux membres* », l'idée étant que ceux qui souhaiteront s'affilier à la FTC par la suite, rejoignent les collectifs et syndicats « originels » de l'AG, déjà identifiés. Il s'agit « *d'éviter de se faire polluer par des coursiers solos envoyés par les employeurs* » (FNV, Pays-Bas). Pour faire le tri, il a aussi été décidé de rédiger une charte définissant la ligne de la FTC que les nouveaux entrants devront signer. « *Je soutiens une fédération de collectifs auto-organisés, car c'est ainsi qu'on peut les construire là où ils n'existent pas et les pousser là où existent les syndicats de coursiers* » (Collectif des coursiers, Finlande). « *Nous sommes en train de créer une fédération de coursiers dont l'objectif est de parler d'une seule voix pour révéler au monde nos conditions de travail et comment sortir de cette situation* » (SCVG Bordeaux, France). Il a aussi été précisé que la FTC devait être ouverte à tous les coursiers, au sens large (voiture, moto) et pas uniquement à ceux transportant des repas chauds, comme ceux qui étaient représentés dans cette première AG.

Après cette clarification sur les critères définissant les caractéristiques des membres de l'organisation à construire, les coursiers ont aussi souhaité se donner les moyens d'agir en réfléchissant aux outils transnationaux pour aller vers des actions et revendications partagées.

## Des outils qui relient

Les participants à l'AG ont proposé de développer plusieurs **moyens de communication en ligne** afin de maintenir un lien permanent entre les participants et de se rendre plus visible. Deux types d'outils ont donc été retenus lors des groupes de travail. Pour la communication externe, sont proposés « *un site et un blog communs avec des liens de toutes les organisations et campagnes nationales pour représenter la FTC et ses objectifs, ce qui permet de s'ouvrir vers l'extérieur, en particulier aux pays non européens* ». Ce site n'est pas encore en place. Pour la communication interne cette fois, à partager uniquement par les représentants élus au Conseil de la FTC, les coursiers souhaitent mettre en place « *un groupe slack ou discord, qui permette des forums de discussion à configuration variable, tout comme des plateformes partagées pour rassembler des documents (compte-rendu d'assemblée, mapping évolutif...)* ». Suite à ces propositions, un *slack* a été mis en place, mais très peu utilisé. Les coursiers préfèrent l'utilisation plus simple et directe du groupe WhatsApp « *PrecariousRiderUnite* » où ils sont très actifs. Ils y partagent à la fois les actions réalisées dans les différents pays que des demandes précises sur des questions juridiques. Tout récemment, début juin, **une importante campagne** y a été lancée suite à une série d'accidents mortels de coursiers au travail. Des slogans : « *La précarité tue* », « *Glovo tue* », « *Uber tue* » dénonce ces morts à répétition. Pour mener cette campagne, les coursiers ont créé une « *webvidéo transnational de sensibilisation* » où des coursiers de divers pays annoncent « *Je suis Pujan* », « *Je suis Karim* »... en hommage à tous les coursiers décédés ces derniers mois. Dénonçant la dangerosité du métier, ils y énoncent des revendications importantes tant sur le travail payé à l'heure et non à la commande que sur l'abolition du système de classement à la performance qui les oblige à accélérer les cadences des commandes pour obtenir les courses suivantes.

Créer un réseau de partage d'informations sur les actions directes en temps réel est important : « *dès que les coursiers se mobilisent dans un pays, cela donne de l'espoir aux autres* ». Une autre idée sur le long

terme est de produire une banque de données, une contre-information systématique à la communication des entreprises.

L'insistance mise sur un matériel labellisé FTC à partager montre l'envie de trouver un médium, une identité visuelle commune. Un logo a déjà été élaboré et figure sur le groupe WhatsApp<sup>17</sup>. Par ailleurs, il est prévu que **labels, hashtags et flyers communs** faciles à trouver en ligne, se déclinent au niveau local pour chaque action nationale menée. Par exemple, #fairwagesforworker #respectforrider, en y ajoutant le nom de la ville. Certains imaginent aussi « *un flyer biface, l'une qui reprend les revendications internationales de notre mouvement et l'autre, les revendications locales, plus précises et techniques* ».

Enfin, ont aussi été proposées des réunions Skype régulières et des rencontres transnationales. Juste six mois après la première assemblée, les 25 et 26 avril 2019, une deuxième rencontre entre coursiers a eu lieu à Barcelone. Organisée par le collectif Riders4Derechos, elle s'intitulait « *My boss is not an algorithm* »<sup>18</sup>.

Elle a réuni des coursiers espagnols, italiens, anglais, français, et allemands (FAU), mais aussi argentins et chiliens ! Car la FTC ne se limite pas à l'Europe...

### **De l'europpéen au transnational, voire au « glocal »**

Les entreprises de plateforme opèrent à travers le monde, avec des rythmes et des agendas différents selon les pays, ce qui rend la riposte commune et simultanée complexe. L'idée de cette assemblée - dite « européenne » au départ - était donc de créer une masse critique suffisante de coursiers mobilisés, un « front commun » pour être plus fort face aux plateformes qui sont, elles, multinationales par essence. Au fil des discussions, il s'est avéré que, même si l'appel à l'Assemblée avait été lancé depuis Bruxelles, cœur de l'Europe, la contre-attaque ne souhaitait évidemment pas se limiter au continent, mais bien s'étendre à l'échelle internationale. Il s'agit de « *réfléchir à ouvrir l'organisation aux riders d'Amérique du Nord et du Sud* » (Riders Union, Bologne, Italie), entre autres. D'où l'idée, lors de la plénière finale, de nommer l'outil créé « Fédération *transnationale* des coursiers » (FTC) et non Fédération *européenne*.

Le passage d'une fédération « européenne » à une fédération « transnationale » n'est pas anodin quant à l'articulation des niveaux. Il révèle en effet le caractère immédiatement transnational de la nouvelle structure FTC coordonnant majoritairement des collectifs et syndicats de lutte agissant au niveau local, ville par ville. Plus que « transnationaux », ces acteurs non institutionnels sont en fait « **glocaux** ». **Ils pensent global et s'organisent au niveau local**. Ils ne sont pas attachés à leur sphère nationale, car ils envisagent leur action en dehors du recours à l'État. Minoritaires, les divers collectifs de coursiers, en lien plus ou moins formel avec les organisations syndicales se revendiquent tous internationalistes. Ils passeront donc beaucoup plus directement à l'échelon transnational en termes de mobilisations et pour former de nouvelles identités collectives<sup>19</sup> que les organisations syndicales traditionnelles. Ces dernières sont attachées au jeu institutionnel dans leur pays respectif et sont déjà formellement affiliées à des **instances syndicales paneuropéennes**, elles-mêmes inscrites dans le dialogue social européen<sup>20</sup>. Concernant le secteur de la livraison de repas chaud, les fédérations sectorielles européennes directement concernées sont l'EFFAT

---

<sup>17</sup>. C'est le logo en couleur qui se trouve en quatrième de couverture.

<sup>18</sup>. Les vidéos complètes de cette rencontre sont disponibles, voir : [https://www.facebook.com/pg/ridersxderechos/videos/?ref=page\\_internal](https://www.facebook.com/pg/ridersxderechos/videos/?ref=page_internal)

<sup>19</sup>. À noter que la FAU allemande a cofondé en mai 2008 l'ILC (International Labour Confederation) avec des syndicats combattifs de sept autres pays (Argentine, Canada, États-Unis, Grèce, Italie, Espagne, et Pologne) afin de renforcer les liens dans les mêmes entreprises et secteurs au niveau transnational, en commençant par les secteurs de l'alimentation, de la logistique et des transports.

<sup>20</sup>. Le dialogue social est une procédure qui s'inscrit dans un climat politique marqué par une représentation des acteurs comme « partenaires » à la recherche du consensus comme but premier, ce qui a des conséquences évidentes sur la faiblesse des textes négociés depuis 1991. En outre, au niveau sectoriel, il est particulièrement sur la sellette depuis 2013, date à laquelle la Commission a refusé de transformer en directive un accord sectoriel (dans le secteur de la coiffure).

(pour l'alimentation) et l'ETF (pour les transports)<sup>21</sup> tandis que la Confédération européenne des syndicats (CES) s'intéresse aux travailleurs de plateforme<sup>22</sup>, plus généralement<sup>23</sup>.

Interrogeons alors les conditions de création d'un système européen de relations professionnelles mettant en œuvre une négociation collective européenne fondée sur la reconnaissance politique de l'autonomie des parties. Dans le cadre juridique actuel, les euro-syndicats, transformés en « co-législateurs » se trouvent, en fait, sans moyen de pression ni légaux (car le protocole social de Maastricht exclut les droits d'association ou de grève transnationaux des compétences communautaires) ni de fait (étant donnée l'absence de coordination des mobilisations nationales) pour soutenir leurs revendications. Comment penser alors un système à refonder hors du cadre du dialogue social institutionnalisé ? La genèse d'un acteur syndical « autonome » à cet échelon ?

### **Perspectives sur la genèse d'un acteur « autonome » européen**

Nous utilisons la démarche de **production de la fonction représentative du syndicalisme** telle qu'élaborée par Jean-Marie Pernot (voir encadré ci-dessous) pour mieux comprendre où se situe le processus entamé par les coursiers avec l'Assemblée européenne ayant donné naissance à la Fédération transnationale des coursiers (FTC) (Lire l'encadré ci-contre).

Si nous appliquons la démarche de « production de la fonction représentative » à notre étude de cas des coursiers à l'échelon transnational, nous constatons que la première étape, celle de **la fonction « autonome » a été enclenchée lors de l'assemblée européenne** (voir schéma ci-contre). Les collectifs de travailleurs ou syndicats ont, en effet, avancé dans la réflexion sur la coordination des revendications nationales (1, dans le schéma). **On peut alors identifier cette première assemblée à un espace de production idéologique « autonome »** qui a mené à l'élaboration d'une charte de revendications partagées par tous les participants. Ceci a constitué l'occasion de dégager une identité positive entre acteurs des différents pays par l'échange d'informations pertinentes et l'élaboration d'une stratégie commune. À partir de là, la FTC passera-t-elle à l'étape supérieure avec une structure plus contraignante sur la base de l'action volontaire de ses membres ? Ceci pourrait permettre la diffusion de pratiques communes et entraîner une unification progressive des agendas revendicatifs. Et pour ce qui est de la deuxième séquence de la fonction autonome, la production de soutiens, elle correspond, dans le cas présent, à la coordination des mobilisations nationales (2, dans le schéma). Elle n'en est encore qu'à ses prémises avec la programmation de diverses actions européennes décentralisées.

En revanche, nous voyons bien que la deuxième étape dite d'« intégration » passant par la négociation avec un interlocuteur représentatif n'est pas d'actualité. Négocier au plan sectoriel européen<sup>24</sup> supposerait, en effet, d'avoir des acteurs patronaux identifiés à cet échelon. Du côté patronal, les plateformes devraient s'affilier à une organisation sectorielle d'employeurs ou bien créer une organisation patronale des plateformes. Actuellement, ceci semble improbable étant donné que l'une des caractéristiques de leur modèle économique est justement de se défaire comme interlocuteur et de résister à toute forme d'institution et de réglementation sociales<sup>25</sup>. Se pose alors la question des conditions d'une négociation collective européenne non pas sectoriel, mais au niveau de chaque entreprise de plateforme, éventuellement sous la forme d'accords d'entreprises transnationaux<sup>26</sup>. Du côté syndical, aujourd'hui, les acteurs n'ont pas

---

<sup>21</sup>. EFFAT, *European Federation of Food Agriculture and Tourism Trade Unions, Fédération européenne des syndicats de l'alimentation, de l'agriculture et du tourisme* ; ETF, *European Trade Union federation Transport Federation, Fédération syndicale européenne des transports*.

<sup>22</sup>. La CES a, entre autres, appelé à l'établissement de structures ad hoc de négociations collectives avec les plateformes. Voir CES, « *Online platform workers deserve better* », 27/10/2017, Bruxelles.

<sup>23</sup>. L'EFFAT et la CES ont d'ailleurs participé en tant qu'observateurs à l'Assemblée européenne.

<sup>24</sup>. Pour une approche plus générale sur les négociations collectives sectorielles européennes, voir Anne Dufresne, « *La fédération de branche européenne : partenaire dans le dialogue social et en quête d'autonomie dans la coordination salariale* », *Les mondes du travail*, n° 20, octobre 2017, p. 83-100.

<sup>25</sup>. Ce défaussement n'est d'ailleurs pas une caractéristique des seules plateformes. C'est une caractéristique du « patronat transnational » (peu importe le secteur) qui cherche toujours à éviter toute forme de régulation nationale.

<sup>26</sup>. Pour en savoir plus sur les accords d'entreprise transnationaux, voir Auriane Lamine, « *Articulation des normes et protection du travailleur. Quelques réflexions à partir des Accords d'entreprise transnationaux*, *Revue de droit social (R.D.S.)*, numéro spécial « *aux sources du droit social* », 2017, pp. 433-460.

les outils juridiques communs nécessaires à la mise sous pression des employeurs. Il s'agirait donc de consacrer un droit européen à l'action collective transnationale qui s'impose aux droits nationaux (et donc qui supprime les limitations législatives nationales aux grèves de solidarité et aux grèves dans les services publics) ; mais aussi de revendiquer l'affirmation du droit d'association, d'un droit de négociation et la garantie de l'autonomie de l'acteur syndical, à l'échelle de l'UE.

Car, si les syndicats européens n'ont pas la capacité d'établir un rapport de force favorable aux salariés, il leur sera évidemment très difficile de développer une négociation collective européenne protégeant et renforçant leur droit. D'où l'importance pour l'eurosyndicalisme d'acquérir une autonomie de projet, qu'il ose se poser comme acteur du conflit. La première étape en ce sens pourrait être le renforcement d'acteurs « autonomes » en puissance tel que celui initié par la Fédération transnationale des coursiers (FTC). C'est en effet la coordination de revendications soutenues par des mobilisations transnationales qui permet de réintroduire la référence au conflit social, disparu dans le dialogue social. Et ainsi, forçant l'acteur patronal à apparaître comme interlocuteur, à parvenir à une véritable négociation collective européenne.

### Démarche de production de la fonction représentative

Ce schéma montre comment la représentation syndicale est divisée en deux étapes : l'autonomie et l'intégration du syndicalisme. Chacune de ces étapes se subdivise en deux séquences séparées, mais toutes deux interdépendantes :

- (1) revendications,
- (2) production de soutiens,
- (3) négociations,
- (4) résultats.

L'élaboration de *revendications* est le point de départ, car elle permet la première identification du groupe aux objectifs de l'« agir ensemble ». Le second temps est la production des soutiens (aux revendications) qui englobent les différentes formes de *mobilisation*. Ces deux premiers moments relèvent de la fonction dite « autonome » du syndicat.

Le temps suivant, dans une démarche syndicale « classique » de production de la fonction représentative, est celui de la *négociation* avec un interlocuteur, celle-ci étant d'autant plus intense que les phases préalables ont été mises en œuvre et ont permis de construire un rapport de force. Quant au dernier moment, le *résultat*, il clôt un cycle de pratique syndicale et amorce le suivant. Ces deux dernières étapes de la démarche relèvent de la mise à l'épreuve de l'« intégration » et présuppose qu'il existe un acteur syndical et un interlocuteur patronal identifiés et en mesure de négocier.

Si l'on en revient aux deux étapes mentionnées ici, la nécessité de maîtriser tous les aspects du processus de la fonction représentative apparaît bien comme la combinaison entre autonomie et intégration (mouvement social et institutions), la « dialectique » traduisant l'ambivalence fondamentale du syndicalisme.

\*

\* \*

La Fédération transnationale des coursiers pose ainsi une pierre importante sur le long chemin de la construction d'un mouvement social européen appelé de ses vœux par Pierre Bourdieu dès 1999<sup>27</sup>. L'assemblée générale européenne des travailleurs de plateforme de la livraison fut 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 cet acteur « autonome » fort d'un projet de société qui s'oppose à celui du capitalisme de plateforme.

Le chemin risque d'être long. Mais, la « zone grise » (c'est-à-dire tout le travail hors droit du travail) développée par les plateformes peut aussi être considérée comme une « structure d'opportunité » pour

<sup>27</sup>. 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>

inventer de nouveaux répertoires d'actions et de nouvelles alliances entre acteurs. Si les liens entre collectifs et syndicats parviennent à se renforcer dans chacun des pays, ne serait-ce pas là l'embryon d'une dynamique dépassant le niveau national ? Pour construire, par la mobilisation au-delà des frontières, une résistance transnationale ?

Si nous avons focalisé ici sur le secteur pionnier de la livraison de repas chaud, cette réflexion s'applique également aux très nombreux secteurs auxquels risque de s'étendre le capitalisme de plateforme. Et avec lui, la mise à mal du travail et du travailleur. D'où l'importance à accorder à ces « nouvelles » formes d'acteurs collectifs et de luttes transnationales. Et au-delà, aux liens à tisser entre les mouvements de précaires, de femmes, et de migrants. À quand la grève générale internationale ?