



**HAL**  
open science

# Travailleurs des plateformes et sans-papiers, À propos du conflit des livreurs Frichti

Barbara Gomes, Lola Isidro

► **To cite this version:**

Barbara Gomes, Lola Isidro. Travailleurs des plateformes et sans-papiers, À propos du conflit des livreurs Frichti. Revue de droit du travail, 2020. halshs-03835246

**HAL Id: halshs-03835246**

**<https://shs.hal.science/halshs-03835246v1>**

Submitted on 31 Oct 2022

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

## **Travailleurs des plateformes et sans-papiers, À propos du conflit des livreurs Frichti,**

Barbara Gomes (enseignante-chercheuse à l'Université Polytechnique Hauts-de-France),

Lola Isidro (enseignante-chercheuse à l'Université de Lorraine),

Revue de droit du travail 2020 p.728

En à peine dix ans d'existence, la start-up californienne Uber a provoqué de tels bouleversements dans le monde, et notamment en France, qu'un néologisme a fait son entrée dans le dictionnaire : l'uberisation. Le terme désignerait la « remise en cause du modèle économique d'une entreprise ou d'un secteur d'activité par l'arrivée d'un nouvel acteur proposant les mêmes services à des prix moindres, effectués par des indépendants plutôt que par des salariés, le plus souvent via des plateformes de réservation sur internet »<sup>1</sup>. Ce que cette définition ne dit pas explicitement, c'est que le terme d'uberisation a une forte connotation péjorative. Il renvoie en effet à des pratiques de concurrence déloyale ainsi qu'à une exploitation des travailleurs, souvent les plus précaires. Précaires parmi les précaires, les travailleurs étrangers démunis d'autorisation de travail - les « sans-papiers » - sont particulièrement concernés, comme le révèle l'enquête menée par un journaliste de Libération en juin 2020 à propos de travailleurs sans-papiers employés par une plateforme de livraison très active sur le marché parisien. « Sans papiers, sans contrat... Bienvenue chez Frichti »<sup>2</sup> : en un titre, voilà résumée la situation des coursiers de ces plateformes ainsi que les enjeux juridiques des luttes qu'ils mènent actuellement.

L'évolution des conditions de travail, et plus précisément leur dégradation, a sans doute permis l'émergence de cette population de travailleurs sans-papiers au sein des plateformes de livraison. Au début des années 2010, les premiers contrats proposés par les plateformes de ce type offraient aux travailleurs des rémunérations pouvant osciller entre 7 et 10 € de l'heure, avec une majoration de 2 à 4 € par course réalisée. Pour les étudiants un peu sportifs, disposant par ailleurs d'une sécurité sociale étudiante, la proposition est alors plutôt alléchante. Toutefois, à mesure du développement de ces plateformes, les contrats deviennent de moins en moins intéressants et les conditions de travail se dégradent : la clientèle se fidélise et la quantité de main-d'oeuvre disponible devient largement suffisante pour permettre de baisser la rémunération des courses et durcir les conditions de travail. Pire, plus la masse de travailleurs est importante, plus les plateformes sont en mesure de répondre rapidement aux demandes de leurs clients, et plus la concurrence sociale<sup>3</sup> entre les livreurs se fait rude : la course au moins-disant se renforce<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Définition du Petit Larousse depuis 2017

<sup>2</sup> G. Kristanadjaja, « Sans papiers, sans contrat... Bienvenue chez Frichti », Libération, 1er juin 2020. Frichti est une plateforme de livraison mais aussi, et c'est là une de ses particularités, de confection de repas dans ses propres cuisines.

<sup>3</sup> M. Rigaux, Droit du travail ou droit de la concurrence sociale ? Essai sur un droit de la dignité de l'Homme au travail (re)mis en cause, Bruylant, 2009.

<sup>4</sup> F. Aizicovici, « "Beaucoup font 60 heures par semaine, dont 30 heures à attendre" : concurrence totale entre Deliveroo et Uber Eats pendant le reconfinement », Le Monde, 6 nov. 2020.

En 2016, pour inciter les travailleurs à multiplier les courses tout en réduisant les coûts, les plateformes substituent à la tarification horaire initiale (avec bonus par course réalisée) une tarification à la course (par exemple, 5 € la course réalisée chez Deliveroo). En 2017, la tarification à la course est elle-même remplacée par une rémunération kilométrique, réservée d'abord aux nouveaux entrants, puis généralisée à l'ensemble des coursiers. Selon des syndicats comme le Clap<sup>5</sup> ou la CGT-Coursiers<sup>6</sup>, les livreurs travaillent désormais douze à quinze heures par jour et sont payés de 3,50 € à 1,40 € par kilomètre parcouru. Ces nouvelles conditions tarifaires contribuent à inciter des comportements à risque : réduction des temps et des fréquences de pause, accélération des cadences et de la vitesse sur les routes, feux, priorités à droite et stops non respectés, emprunts de sens interdits ou de voies réservées aux véhicules rapides tels que des périphériques et autoroutes, etc.

Dans ces conditions, celles et ceux qui disposent de la possibilité de travailler ailleurs, dans de meilleures conditions, quittent les plateformes. Ne reste plus dès lors que les travailleurs qui n'ont pas d'autres choix que celui d'accepter ce que personne d'autre ne pourrait accepter, expliquant la multiplication des travailleurs sans-papiers sur les plateformes de livraison. Deux situations se présentent alors : soit des personnes en règle (françaises ou étrangères) créent des comptes et les « sous-louent » à des personnes en situation irrégulière en échange d'un pourcentage (de 30 à 40 %<sup>7</sup> des sommes issues des courses déjà fort mal rémunérées), soit des travailleurs sans-papiers sont directement employés sous le statut d'autoentrepreneur par des plateformes peu regardantes quant à la situation administrative de leurs livreurs, telle, manifestement, Frichti.

Le phénomène aurait pu rester dans l'ombre, si le contexte sanitaire n'avait contribué à le rendre visible. Au printemps 2020, la situation de crise sanitaire participe en effet à tendre le climat social entre ces travailleurs et la plateforme, les livreurs se trouvant contraints à prendre de nouveaux risques<sup>8</sup>, pour eux-mêmes mais aussi pour leurs proches. Un journaliste du quotidien Libération, Gurvan Kristanadjaja, s'en fait l'écho et révèle que Frichti a massivement

---

<sup>5</sup> Le Clap (Collectif des livreurs autonomes de Paris) est une association de livreurs de plateformes née le 22 avr. 2017. Fondée par une dizaine de coursiers, dont Jérôme Pimot et Jean-Daniel Zamor pour les plus médiatiques d'entre eux, l'association a organisé de nombreuses actions collectives, seule ou en opérant certaines convergences des luttes avec les syndicats plus traditionnels.

<sup>6</sup> La centrale CGT a décidé de s'investir de façon pérenne sur la question des travailleurs des plateformes, et des coursiers en particulier, en finançant deux postes de semi-permanents - c'est-à-dire des salariés qui partagent leur temps entre leur entreprise et la confédération, une forme de mi-temps syndical ; v. V. Le Boisselier, « Arthur Hay : Délivré de Deliveroo », Politis, 3 juin 2020, en ligne : <https://urlz.fr/enlq>.

<sup>7</sup> L'usage le plus commun est la perception d'un pourcentage de 30 %, voire 40 % sur l'ensemble des rémunérations des courses réalisées par le sous-locataire du compte. Cependant, les pratiques varient. Parfois est demandée une somme fixe (une ou plusieurs centaines d'euros) pour l'utilisation du compte, à la place ou en complément de la perception d'un pourcentage des revenus des courses ; v. G. Kristanadjaja, « Loue un compte Uber Eats, 100 € par semaine : enquête sur la livraison en sous-location », Libération, 3 nov. 2020.

<sup>8</sup> La livraison de repas a été retenue parmi les activités « essentielles » pouvant être maintenues pendant le confinement, v. arrêté du 15 mars 2020 complétant arrêté. du 14 mars 2020 portant diverses mesures relatives à la lutte contre la propagation du virus covid-19, art. 1er. Plus récemment encore, le président de la République a replacé les coursiers en « première ligne », dans son allocution du 28 oct. 2020 : « Je vous invite, dans la mesure des possibilités de chacun, à participer à cet effort en travaillant, en soutenant les entreprises qui, proches de chez vous, ont innové à travers des commandes à distance, la vente à emporter ou la livraison à domicile ».

recours, en connaissance de cause, à des travailleurs sans-papiers. Son article provoque en réaction la mise à l'écart par la plateforme de l'ensemble de ces travailleurs « sans-papiers, sans contrat » et désormais, sans travail.

Immédiatement, les livreurs se mobilisent puis sollicitent le soutien de syndicats. Deux organisations sont précisément investies sur le terrain des luttes des travailleurs des plateformes, d'une part, et sans-papiers, d'autre part : le Clap<sup>9</sup> et la CGT. À l'image des différents combats que ces syndicats mènent, deux options stratégiques se présentent. La première consiste à soutenir les coursiers dans leurs demandes immédiates de régularisation pour les protéger contre le risque d'obligation de quitter le territoire français (OQTF) et leur permettre de travailler légalement, en initiant des réunions tripartites entre les travailleurs, la plateforme et des représentants de l'État. La seconde vise à appuyer des demandes de requalification des contrats de prestation de services en contrats de travail, requalifications devant en outre permettre de fonder les demandes de régularisation. Les temporalités de ces deux stratégies diffèrent : tandis que la régularisation est commandée par l'urgence de la situation administrative des intéressés, la requalification s'inscrit dans le temps long de la procédure judiciaire. Cette dernière est privilégiée par le Clap afin de mettre un terme aux pratiques jugées illégales des plateformes et rétablir les travailleurs dans leurs droits sociaux. Ceux-ci décident toutefois de s'engager prioritairement dans une lutte pour la régularisation, avec le soutien de la CGT, grande habituée du traitement de ce type de situation<sup>10</sup>, laissant de côté la revendication de la requalification.

L'action collective entreprise présente des enjeux multiples (I), pour des résultats néanmoins variables (II), témoignant du fait que les stratégies gestionnaires de moins-disant social des plateformes ont des effets néfastes sur l'élaboration et l'aboutissement des revendications légitimes des travailleurs dans leur globalité.

## **I. Une action collective aux enjeux multiples**

Les années 2010 ont été marquées, de manière inédite, par d'importants mouvements de grève de travailleurs sans-papiers. Sur le terrain des luttes syndicales, la décennie 2020 s'est ouverte de manière tout aussi novatrice par la « mobilisation historique »<sup>11</sup> de livreurs de plateformes démunis de titres de séjour. Les revendications sont d'ampleur car, si les coursiers ont été remerciés du jour au lendemain par Frichti, c'est aussi bien car ils sont sans-papiers que non salariés<sup>12</sup>. Régularisation de sans-papiers, d'une part (A), requalification de travailleurs ubérisés, d'autre part (B), le monde syndical était appelé à investir un double terrain peu traditionnel (C).

---

<sup>9</sup> Nous envisagerons ici le Clap comme un syndicat, même si le changement de statut actuellement envisagé par l'organisation, au regard notamment de sa vocation à défendre et représenter les intérêts des travailleurs.

<sup>10</sup> V. le guide de la CGT, « Accueil des travailleuses et travailleurs sans-papiers dans les organisations de la CGT », juill. 2020, en ligne : <https://urlz.fr/enlu>.

<sup>11</sup> Communiqué de presse de la CGT du 10 juin 2020.

<sup>12</sup> « La réalité de l'exploitation, c'est que l'usage du statut d'autoentrepreneur imposé aux livreurs relève bien du salariat déguisé, permettant à Frichti de se débarrasser des travailleurs précaires qui dépendent de la plateforme en un claquement de doigts », dénonce le communiqué de la CGT, préc.

## A. La régularisation

### 1. *Un conflit de travailleurs sans-papiers à l'allure classique*

Start-up, plateforme numérique, application, hub, le cadre a beau s'inscrire dans la modernité, c'est une illustration topique de l'emploi des travailleurs sans-papiers qui nous est tout d'abord donnée à voir.

À l'image des secteurs classiques d'emploi des sans-papiers, tels les bâtiments travaux publics et la restauration, le secteur de la livraison par le biais d'une plateforme numérique se caractérise par une précarité des conditions d'emploi et de travail. Notamment, la faiblesse de la rémunération<sup>13</sup> et la pénibilité doublée de la dangerosité de l'activité - rouler toujours plus vite, dans des conditions de circulation toujours plus dense, pour accomplir le maximum de livraisons - constituent le lot quotidien des livreurs de plateformes telles que Frichti.

Autre constante de l'emploi des sans-papiers, on retrouve un phénomène de sous-traitance en cascade. Selon l'article de Libération ayant révélé au grand jour la situation des livreurs Frichti, ces derniers - à tout le moins certains d'entre eux - étaient employés par un sous-traitant de la plateforme, l'entreprise Greenliv, autre start-up proposant un service de livraison à domicile accessible en ligne. Une sous-traitance dématérialisée donc, et ce faisant, encore moins palpable.

C'est dans ces conditions que Frichti recourrait aux services de travailleurs sans-papiers, depuis plusieurs années dans certains cas. Selon les chiffres rapportés, le phénomène, lorsqu'il est mis en lumière en juin 2020, n'est pas marginal. Sur près de 600 coursiers ayant opéré des livraisons pour Frichti depuis le début de l'année, 200 environ sont dépourvus de titres de séjour<sup>14</sup>.

À la suite de la parution de l'enquête de Libération, Frichti, embarrassée par ces révélations, décide de procéder à un contrôle. Du jour au lendemain, les coursiers sans-papiers se voient interdire l'accès aux locaux de la start-up, faute de pouvoir présenter un passeport européen ou un titre de séjour en règle. Les travailleurs engagent immédiatement une action collective, soutenue par le Clap et la CGT. À l'image des grèves de salariés sans-papiers fréquentes depuis la fin des années 2000<sup>15</sup>, une revendication classique est portée et un mode d'action similaire est mis en oeuvre : la régularisation, réclamée à l'occasion de rassemblements devant les locaux de Frichti<sup>16</sup> - les hubs - bloquant l'accès à ces derniers<sup>17</sup>.

---

<sup>13</sup> Un livreur de Frichti particulièrement performant, surnommé pour cette raison « la machine », a perçu 625 € dans la deuxième quinzaine du mois de mai 2020 pour avoir réalisé 221 livraisons, l'amenant à parcourir 397 km en 45 heures (v. J. Pascual, « Des livreurs sans-papiers employés par Frichti réclament leur régularisation », Le Monde, 8 juin 2020).

<sup>14</sup> « Des livreurs Frichti sans papiers réclament leur régularisation », Liaisons soc. n° 18077, 10 juin 2020.

<sup>15</sup> O. Leclerc et C. Wolmark, « La grève des salariés sans-papiers : aspects juridiques », RDT 2009. 177.

<sup>16</sup> G. Kristanadjaja, « Les "livreurs de bonheur" de Frichti luttent pour leur régularisation », Libération, 8 juin 2020.

<sup>17</sup> Sur le mode d'action classique des grévistes sans-papiers, L. Isidro, « La grève des travailleurs sans-papiers. Réflexions sur l'occupation », RDT 2011. 363.

Le conflit engagé serait ainsi des plus classiques si ne s'y ajoutait une complexité : les coursiers ne sont pas employés par Frichti comme salariés.

## **2. Un conflit hors du cadre de la « régularisation par le travail »**

Les coursiers sans-papiers de Frichti, comme l'ensemble des travailleurs des plateformes, exercent formellement leur activité sous le statut d'autoentrepreneur. Or, s'il existe un dispositif de « régularisation par le travail », celui-ci est ouvert uniquement aux sans-papiers employés en tant que salarié. L'admission exceptionnelle au séjour eu égard à l'activité salariée est prévue à l'article L. 313-14 du Code de l'entrée et du séjour des étrangers et du droit d'asile et précisée dans la circulaire dite « Valls » du 28 novembre 2012<sup>18</sup>, qui, aux fins de l'obtention d'un titre de séjour mention « salarié », exige un certain temps de présence en France, la production d'un certain nombre de fiches de paie ainsi que la présentation d'un contrat de travail. Ces conditions, les coursiers sans-papiers (à tout le moins certains d'entre eux) pourraient les remplir... s'ils étaient reconnus comme salariés<sup>19</sup>. Pour répondre au cadre de la régularisation par le travail, la revendication relative au séjour appelait ainsi une autre revendication : la requalification de la relation avec Frichti en contrat de travail.

## **B. La requalification**

La stratégie de contournement de la législation sociale opérée par les plateformes de travail repose sur une double négation : celle de la véritable nature de leurs activités et celle de la véritable nature des relations contractuelles entretenues avec leurs travailleurs. Voilà ce qui sous-tend la revendication de la requalification.

### **1. Plus qu'un rôle d'intermédiaire...**

S'agissant de leurs activités, les plateformes de travail affirment n'être que des plateformes de mise en relation, c'est-à-dire limiter leur rôle à celui d'un intermédiaire entre, d'une part, un utilisateur-client à la recherche d'un service et, d'autre part, un utilisateur-travailleur qui serait le prestataire de ce service. Il existe bien des plateformes permettant à des indépendants de trouver de nouvelles manières de s'identifier sur un marché, de nouveaux clients. Seulement, les plateformes numériques de travail n'en font pas partie. Ces dernières développent un service propre dont elles déterminent, encadrent et organisent les caractéristiques, et où la mise en relation électronique ne constitue qu'une simple modalité de délivrance (par ex. : le transport pour Uber ou la livraison pour Deliveroo). C'est ce qui ressort notamment de l'arrêt

---

<sup>18</sup> Circ. n° NOR INTK1229185C.

<sup>19</sup> Selon le Conseil d'État toutefois, la circulaire de régularisation ne comporte, non pas des « lignes directrices », mais des « orientations générales » dont les intéressés (les personnes étrangères) ne peuvent se prévaloir... ; v. CE 4 févr. 2015, nos 383267 et 383268, Lebon avec les conclusions ; AJDA 2015. 191 ; ibid. 443, chron. J. Lessi et L. Dutheillet de Lamothe ; D. 2016. 336, obs. O. Boskovic, S. Corneloup, F. Jault-Seseke, N. Joubert et K. Parrot ; RFDA 2015. 471, concl. B. Bourgeois-Machureau.

Elite Taxi rendu le 20 décembre 2017 par la Cour de justice de l'Union européenne<sup>20</sup>, qui énonce que la plateforme Uber n'est pas une société de l'information limitant son activité à une mise en relation, mais une entreprise de transport dont l'intermédiation numérique n'est que l'accessoire<sup>21</sup>.

## 2. ... Un rôle d'employeur...

Les plateformes nient en outre être liées par un contrat de travail avec leurs travailleurs, ceux-ci étant considérés comme indépendants. Cependant, l'analyse de l'exercice du pouvoir des plateformes, notamment au travers des algorithmes<sup>22</sup>, a permis aux juges français<sup>23</sup>, mais aussi plus récemment espagnols<sup>24</sup>, de requalifier ces travailleurs indépendants en salariés. Le caractère clair et non équivoque de l'arrêt Uber du 4 mars 2020 rendu par la chambre sociale de la Cour de cassation<sup>25</sup> ainsi que sa publicité (comprenant notamment un communiqué et une traduction en deux langues disponible le jour même) indiquent bien par ailleurs que le doute sur la qualification juridique de ces rapports de travail est peu permis.

Pour autant, les conséquences pratiques de telles requalifications restent encore limitées, puisque seuls une poignée de travailleurs a jusqu'ici saisi la justice<sup>26</sup>. De plus grande portée

---

<sup>20</sup> CJUE 20 déc. 2017, Elite Taxi, aff. C-434/15, AJDA 2018. 329, chron. P. Bonneville, E. Broussy, H. Cassagnabère et C. Gänsler ; D. 2018. 934, note N. Balat ; ibid. 1412, obs. H. Kenfack ; JT 2018, n° 205, p. 12, obs. X. Delpéch ; RTD eur. 2018. 147, obs. L. Grard ; ibid. 273, étude V. Hatzopoulos.

<sup>21</sup> Rappelons, à ce titre, que le litige à l'origine de l'arrêt Elite Taxi concerne des pratiques déloyales que l'association de taxi barcelonais Elite reprochait à la société Uber, cette dernière estimant ne pas exercer son activité sous l'empire de la directive relative aux transports de personnes mais en vertu de la directive relative aux sociétés de l'information ; v. not. L. Coste, « Uber considéré comme relevant du « domaine des transports » pour la CJUE », RLDI janv. 2018, p. 34 ; B. Gomes, « Les plateformes en droit social. L'apport de l'arrêt Elite Taxi contre Uber », RDT 2018. 150 ; M.-C. Escande-Varniol, « UBER est un service de transport, mais quel statut pour les chauffeurs ? », SSL 2018, n° 1804, p. 4.

<sup>22</sup> Sur l'exercice du pouvoir au travers des algorithmes, v. not. S. Fischman et B. Gomes, « Intelligences artificielles et droit du travail : contribution à l'étude du fonctionnement des plateformes numériques », in P. Adam, M. Le Friant et Y. Tarasewicz (dir.), Intelligence artificielle, gestion algorithmique et droit du travail, Dalloz, coll. « Thèmes et commentaires », 2020, p. 37 ; A. Jeammaud, « le pouvoir de l'employeur, renforcé ou altéré ? », ibid., p. 31.

<sup>23</sup> Soc. 28 nov. 2018 Take Eat Easy, n° 17-20.079 P, D. 2019. 177, et les obs., note M.-C. Escande-Varniol ; ibid. 2018. 2409, édito. N. Balat ; ibid. 2019. 169, avis C. Courcol-Bouchard ; ibid. 326, chron. F. Salomon et A. David ; ibid. 963, obs. P. Lokiec et J. Porta ; AJ contrat 2019. 46, obs. L. Gamet ; Dr. soc. 2019. 185, tribune C. Radé ; RDT 2019. 36, obs. M. Peyronnet ; ibid. 101, chron. K. Van Den Bergh ; Dalloz IP/IT 2019. 186, obs. J. Sénéchal ; JT 2019, n° 215, p. 12, obs. C. Minet-Letalle ; RDSS 2019. 170, obs. M. Badel ; SSL 2018, n° 1841, p. 6, note B. Gomes ; ibid. 2018, n° 1841, p. 10, note P. Lokiec ; ibid. 2018, n° 1842-1843, obs. J.-G. Huglo ; Bull. trav., janv. 2019, p. 15, obs. J. Icard ; Dr. ouvrier 2019. 8, obs. E. Dockès ; JS Lamy 2020, p. 3, obs. S. Michel.

<sup>24</sup> Tribunal supremo, sala de lo Social, 25 sept. 2020, resolución 805/2020

<sup>25</sup> Soc. 4 mars 2020, Uber, n° 19-13.316 P, D. 2020. 490, et les obs. ; ibid. 1136, obs. S. Vernac et Y. Ferkane ; AJ contrat 2020. 227, obs. T. Pasquier ; Dr. soc. 2020. 374, obs. P.-H. Antonmattei ; ibid. 550, chron. R. Salomon ; RDT 2020. 328, obs. L. Willocx ; SSL 16 mars 2020, p. 21, obs. F. Champeaux ; Lexbase, éd. soc., 18 mars 2020, obs. C. Radé ; Option Droit & Affaires, lettre, 1er avr. 2020, obs. G. Chastagnol ; CCE avr. 2020, p. 29, obs. G. Loiseau ; LPA 24 avr. 2020, p. 1, obs. D. Baeur ; M. Caro, « "L'arrêt Uber va contraindre les plateformes de travail à changer de modèle", selon B. Gomes », Liaisons soc. 2020, n° 18021 ; JCP E 2020. 45, obs. M. Depincé, D. Mainguy et B. Siau ; JCP 2020. 1373, obs. B. Bossu ; RDLF 2020, n° 2020-62, obs. P. Prépin.

<sup>26</sup> Essentiellement portées devant les conseils de prud'hommes, il s'agit surtout pour les travailleurs, au travers de la requalification, d'obtenir les indemnités liées aux congés payés, des dommages et intérêts pour licenciement sans cause réelle et sérieuse, des indemnités de préavis ou des indemnités pour travail dissimulé. En outre, sur les enjeux plus

serait, tant pour les travailleurs que pour les plateformes, l'intervention d'une Urssaf à l'échelle de toute une plateforme<sup>27</sup>. En ce sens, la mise en place d'une commission relative au statut des travailleurs des plateformes au lendemain de l'arrêt Uber<sup>28</sup> interroge les intentions du gouvernement, qui pourrait être tenté d'intervenir avant que les Urssaf ne le fassent à grande échelle<sup>29</sup>.

### **3. ... que devrait assumer Frichti**

Notons cependant qu'à la différence d'UberEats et de Deliveroo, Frichti n'est pas qu'une entreprise de livraison de repas : elle les prépare également. La plateforme propose en effet à ses clients de livrer des plats provenant « en direct de [leur] cuisine » où sont employés des salariés<sup>30</sup>. Les livraisons sont ensuite opérées par des centaines de microentrepreneurs dont on imagine mal cependant que l'activité ne soit pas coordonnée pour le bon fonctionnement du service. Des éléments témoignent de l'existence d'un certain contrôle de la plateforme ainsi que de la transmission d'un certain nombre de directives. Frichti est ainsi organisée en hubs, des lieux qui permettent aux livreurs de se réunir, de charger leurs téléphones, d'attendre les commandes. Dans chaque hub sur une zone donnée, des managers font le lien entre le service de préparation des commandes et les personnes chargées de la livraison. Les règles relatives aux procédures à respecter et à l'attitude à adopter sont en outre transmises aux coursiers à l'occasion de formations organisées par l'entreprise avant leur entrée en fonction.

Par ailleurs, Frichti opère deux types de livraisons qu'elle ne confie pas aux mêmes travailleurs : les livraisons aux particuliers et celles en gros. Les premières sont réalisées par des livreurs « indépendants » aux couleurs de l'entreprise (veste et sac avec le logo de la plateforme). On trouve aussi dans les hubs des livreurs Stuart, filiale de La Poste à qui est parfois sous-traitée l'opération de livraison, qui la confie elle-même à « ses propres indépendants » (portant des vestes et sacs estampillés Stuart). Les livraisons en gros concernent les commandes importantes, notamment à destination de l'Assemblée nationale. Selon le journaliste Gurvan Kristanandjaja<sup>31</sup>, ces dernières sont des « extras » pour lesquelles les livreurs les plus

---

spécifiques à la protection sociale, v. I. Desbarats, « Quelle protection sociale pour les travailleurs des plateformes ? », RDT 2020. 592.

<sup>27</sup> L'Urssaf d'Île-de-France avait engagé une action en redressement en ce sens pour un montant avoisinant les 5 millions d'euros. Elle a cependant été déboutée par le tribunal des affaires de sécurité sociale de Paris en raison de l'irrégularité de la procédure de redressement et de la nullité de la lettre de mise en demeure adressée à Uber France en févr. 2016 ; v. TASS Paris, 19 déc. 2016, n° 16-03915.

<sup>28</sup> Le 5 mars, au lendemain de la publication de l'arrêt Uber, la ministre du Travail M. Pénicaud annonçait sur Europe 1 le lancement, conjointement avec le ministère de l'Économie et des Finances, d'une mission sur la question du statut des travailleurs des plateformes. Selon elle, dans l'arrêt Uber, la Cour de cassation souligne « qu'aujourd'hui, en droit du travail, soit on est un salarié, soit on est un travailleur indépendant ».

<sup>29</sup> Les procédures de redressement initiées par les Urssaf ne font pas l'objet de publicité. Il est dès lors difficile de savoir dans quelle mesure des actions ont déjà été menées, et l'ampleur de ces dernières. Cependant, une intervention à l'échelle de toute une plateforme, et non pas sur quelques cas individuels, aurait provoqué une contestation judiciaire de la part de la plateforme concernée, notamment au regard des enjeux financiers. De sorte qu'il y a fort à parier que cela ne s'est pas produit.

<sup>30</sup> V., sur le site de la société : [https://www.frichti.co/landing?redirect\\_to=](https://www.frichti.co/landing?redirect_to=)

<sup>31</sup> Entretien téléphonique du 20 nov. 2020.



performants sont sélectionnés. Pour ce faire, la plateforme développe des mécanismes d'incitation et d'évaluation qui participent à normer les comportements, et sanctionne par la récompense les attitudes qu'elle valorise le plus. Sont ainsi considérés comme les plus performants les livreurs réalisant le plus grand nombre de courses, ceux qui sont les plus rapides, les plus souvent connectés à l'application... La plateforme organise même des compétitions entre les coursiers. Un message leur est envoyé pour prévenir de l'organisation d'un concours - émojis « fusée » accompagnant le texte - promettant, par exemple, un iPhone à celui qui accomplira le plus grand nombre de livraisons ou parcourra la plus grande distance en un mois. D'après le journaliste, les travailleurs sans-papiers remportent bien souvent ces concours, gagnant ainsi le droit de livrer l'Assemblée nationale...

Formations pour intégrer les processus et les méthodes de livraison, lieu de réunion des coursiers appartenant à l'entreprise, coordination et organisation du service de livraison de repas par des managers sur chaque hub, échanges réguliers avec ces derniers, système d'évaluation, de promotion et de récompenses : voilà des éléments susceptibles de fonder quelques requalifications.

On comprend que, face aux deux revendications majeures que sont la régularisation et la requalification, le soutien syndical soit apparu comme nécessaire.

### **C. Le nécessaire investissement syndical**

Les luttes respectives des travailleurs sans-papiers et des travailleurs des plateformes partagent un point commun : elles ne sont pas le lieu traditionnel de l'action syndicale.

Historiquement, le mouvement syndicaliste a été peu enclin à prendre la défense des salariés étrangers<sup>32</sup>, perçus comme des concurrents déloyaux des travailleurs nationaux responsables de tirer vers le bas rémunérations et conditions de travail. Les représentations évoluent à partir des années 1960, dans le contexte de croissance des Trente Glorieuses, et en 1968, l'égalité de traitement entre travailleurs français et immigrés trouve sa place parmi les revendications syndicales. La « fonction intégrative »<sup>33</sup> du syndicalisme à l'égard des travailleurs étrangers sera par la suite approfondie, notamment quarante ans plus tard, à l'occasion des grèves de salariés sans-papiers, soutenues par différents syndicats et associations.

De la même manière, le syndicalisme a été déstabilisé par l'émergence des travailleurs des plateformes<sup>34</sup>. Les protéger par le biais de la requalification judiciaire en salariat, ou bien penser

---

<sup>32</sup> N. Ferré et S. Nadal, « Traitement des travailleurs étrangers en France : regards critiques », in À droit ouvert. Mélanges en l'honneur d'Antoine Lyon-Caen, Dalloz, 2018, p. 350.

<sup>33</sup> D. Gelot, « Travailleurs pauvres et syndicalisme l'exemple américain », Dr. soc. 2010. 615 .

<sup>34</sup> S. Abdelnour et S. Bernard, « Quelles résistances collectives face au capitalisme de plateforme ? », in S. Abdelnour et D. Méda (dir.), Les nouveaux travailleurs des applis, PUF, 2019.

leur représentation en tant que travailleurs indépendants<sup>35</sup>, la défense de leurs intérêts est susceptible d'emprunter des chemins différents.

Travailleurs des plateformes comme travailleurs sans-papiers mettent au défi l'action syndicale. Les uns exercent sans titre de séjour, les autres sans contrat, les deux craignent que revendiquer leurs droits ne les exclue en pratique de l'accès au travail. Leur rencontre sur le terrain de la lutte syndicale avait ainsi tout d'une « mobilisation improbable »<sup>36</sup> mais au potentiel certain, comme le souligne le communiqué de la CGT publié en soutien à la lutte des livreurs de Frichti : « La régularisation de livreurs indépendants est [...] une situation nouvelle soulignant la nécessité d'obtenir de nouveaux droits pour tous les travailleurs des plateformes »<sup>37</sup>.

Bénéficiant d'un soutien syndical, les livreurs sans-papiers de Frichti ont ainsi engagé une lutte aux enjeux importants. Leur action leur a permis d'obtenir certains résultats.

## **II. Une action collective aux résultats variables**

Initiée par les travailleurs, l'action collective des livreurs a vite reçu le soutien de la CGT et du Clap, chacune des organisations apportant sa propre expérience du conflit<sup>38</sup>. La première, grande centrale syndicale historique, a su développer avec les années une très solide expérience sur la gestion des conflits des travailleurs sans-papiers - avec ses délicates négociations tripartites, souvent frustrantes en raison des compromis difficiles qu'elles impliquent. La seconde, jeune organisation syndicale née avec les premières luttes contre les plateformes de travail, s'est notamment construite autour d'une stratégie judiciaire de requalification en salariat, afin de rétablir les livreurs « désactivés » dans leurs droits, et de pousser les « plateformes capitalistes de travail »<sup>39</sup> à respecter la législation sociale dans toutes ses

---

<sup>35</sup> Telle est l'orientation de la commission « Frouin ». Le site du Conseil national du numérique précise que, « dans une lettre du 5 juin 2020, le Premier ministre a demandé à Jean-Yves Frouin, président de la mission d'information sur la représentation des travailleurs des plateformes, de travailler sur la sécurisation juridique des travailleurs et des plateformes, le renforcement de leur protection sociale et, enfin, de poursuivre les travaux sur l'institution d'un dialogue social entre les travailleurs et les plateformes. La piste d'un statut intermédiaire entre salariat et indépendance est ainsi évoquée, alors même qu'elle était écartée par un rapport de la commission des affaires sociales du Sénat quelques jours plus tôt », remise du rapport sur le travail à l'ère des plateformes le 1er juill. 2020 en présence de Cédric O, en ligne : <https://urlz.fr/enJS> ; v. aussi, F. Mehrez, « La délicate sécurisation juridique de la relation des plateformes et de leurs travailleurs », Actuel RH, 10 oct. 2020.

<sup>36</sup> A. Collovald et L. Mathieu, « Mobilisations improbables et apprentissage d'un répertoire syndical », Politix 2009/2, n° 86, p. 119.

<sup>37</sup> Communiqué de la CGT, préc.

<sup>38</sup> Comme souvent dans le cas des travailleurs sans-papiers, on trouve un certain nombre de personnes ayant subi un fort déclassement dans leur processus de migration. Dans le cas de Frichti, cela se traduit par la présence d'un certain nombre de personnes diplômées et/ou ayant une certaine expérience des mobilisations politiques ou syndicales, et disposant ainsi d'une certaine connaissance de l'organisation de conflits collectifs. Pour certains syndicalistes, cela expliquerait la facilité avec laquelle les livreurs Frichti se sont auto-organisés.

<sup>39</sup> V. projet Capla « Fragmentation du travail, marchandisation du « travail d'à-côté : le capitalisme de plate-forme et ses impacts sociaux », DS0803, 2016, IRISSE.

dimensions (droit individuel et collectif du travail, droit de la protection sociale), à mesure du développement du contentieux et du durcissement du rapport de force.

S'affrontent alors deux visions différentes de la stratégie juridique et syndicale à adopter. Faut-il privilégier une action en requalification en contrat de travail, longue, difficile, incertaine, mais qui ouvrirait à long terme la voie à une régularisation conforme aux dispositions de la circulaire de 2012<sup>40</sup> et porterait un nouveau coup au modèle économique de ces plateformes, que certains auteurs qualifient expressément de fraude à loi<sup>41</sup> ? Ou l'urgence de la situation administrative des livreurs commande-t-elle d'initier des négociations immédiates avec la plateforme de livraison de repas et la préfecture pour obtenir la régularisation d'un maximum de travailleurs et rétablir les anciennes relations contractuelles non salariées ? En théorie, les deux actions ne sont pas exclusives l'une de l'autre. En pratique cependant, souhaitant éviter d'être attirées devant les juridictions du travail, les plateformes ont intérêt à entrer dans des négociations relatives à la régularisation des travailleurs et, ce faisant, à dissuader ces derniers de s'engager dans la voie judiciaire.

Au moment où la question se pose de choisir l'option juridique à privilégier, les revendications des livreurs s'orientent ainsi vers la régularisation et la poursuite de leurs contrats de prestation de services au détriment d'une action en requalification. Elle sera donc suivie avec plus d'enthousiasme par la CGT que par le Clap. Si, à court terme, la victoire des travailleurs est indéniable (A), elle est à long terme bien plus mitigée, sinon problématique dans la lutte plus globale contre les pratiques des plateformes de travail (B).

### **A. Sur le court terme : des résultats manifestes**

L'action collective des livreurs de Frichti a été prise au sérieux par la plateforme, soucieuse notamment de ne pas détériorer son image. Très rapidement, des réunions sont organisées en présence de représentants de la plateforme, des travailleurs, de la CGT et de la préfecture de Paris<sup>42</sup>. Une difficulté surgit immédiatement : le critère de l'admission exceptionnelle au séjour normalement utilisé dans les conflits de travailleurs sans-papiers, à savoir l'activité salariée, n'est pas opérant en l'espèce puisque les livreurs exercent sous le statut d'autoentrepreneur. Il n'est cependant pas question pour la préfecture de régulariser les travailleurs sur la base de l'autoentrepreneuriat, à la fois car le ministère de l'Intérieur juge ce statut peu protecteur (sic) et car il craint de créer un « appel d'air ». Des négociations s'ouvrent ainsi sur la fixation de critères ad hoc, dans l'esprit de la circulaire Valls de 2012 qui autorise la régularisation par le travail (salarié) sur la base de trois années de présence en France et la production de vingt-quatre fiches de paie supérieures à soixante-quinze heures par mois<sup>43</sup>, sous réserve en outre

---

<sup>40</sup> V. supra.

<sup>41</sup> A. Jeammaud, « Uber - Deliveroo. Le retour de la fraude à la loi ? », SSL 2017, n° 1780, p. 4 ; v. aussi K. Van Den Bergh, « Plateformes numériques de mise au travail : mettre fin à une supercherie », RDT 2018. 325.

<sup>42</sup> Nous remercions Marilyne Poulain, secrétaire de l'UD CGT Paris et pilote du collectif Immigration CGT, pour son récit des négociations dans le conflit Frichti.

<sup>43</sup> Des critères alternatifs sont prévus par la circulaire, à savoir cinq ans de présence en France et huit fiches de paie sur les deux dernières années, ou encore, pour les travailleurs intérimaires, cinq ans de présence et 910 heures dans les vingt-

pour l'employeur de produire un document Cerfa de demande d'autorisation de travail pour salarié étranger. Eu égard au temps de présence moyen relativement court des livreurs sans-papiers de Frichti, il est décidé de retenir, d'une part, une ancienneté de deux ans en France, d'autre part, un chiffre d'affaires, tiré des livraisons réalisées pour Frichti, d'un montant de 9 000 €. 52 % des 200 livreurs répondent à ces critères. Au regard de ses besoins, Frichti offre alors le recrutement, en tant que salariés, de quinze d'entre eux sur des emplois polyvalents en cuisine et à la logistique de la plateforme. Quant à la majorité des livreurs régularisables, ils se voient remettre des récépissés dits « Sacko »<sup>44</sup> les autorisant à séjourner et à travailler en France, d'une durée de six mois, renouvelable pendant deux ans. Dans ce délai de deux ans, les travailleurs peuvent reprendre une activité de livraison auprès de Frichti, mais il est surtout attendu d'eux qu'ils trouvent un emploi salarié leur permettant d'obtenir un titre de séjour mention « salarié »<sup>45</sup>. Quid des 48 % restants ? Toujours sans-papiers et sans contrat, une forme de compensation est allouée à chacun, tenant en un chèque de 1 400 €<sup>46</sup> financé par un fonds d'aide créé par Frichti<sup>47</sup>. Enfin, l'ensemble des livreurs s'engage à ne pas engager de procédure judiciaire à l'encontre de Frichti dans le cadre de ce conflit. Régularisations et compensations se retrouvent consignées dans un protocole de fin de conflit signé par la plateforme, les travailleurs et la CGT.

Ce type de négociation donnant lieu à la rédaction d'un protocole de fin de conflit est fréquent dans les conflits du travail. Il se caractérise par son absence de formalisme et peut faire intervenir divers acteurs - l'employeur ou un groupement patronal, côté patronal, comité de grève, délégués du personnel ou encore délégués syndicaux, côté salariés. La question s'est ainsi posée de la valeur juridique des accords de fin de conflit. Accord collectif lorsqu'un délégué syndical est partie à la négociation et qu'un syndicat représentatif est signataire, engagement unilatéral de l'employeur à défaut, telle est la position de la Cour de cassation<sup>48</sup>. Dans le cadre du conflit Frichti, employeur et salariés sont officiellement donneur d'ordre et prestataires, la question de la valeur juridique du protocole signé s'en trouve dès lors renouvelée. N'y a-t-il pas là l'occasion de renouer avec une ancienne thèse défendue en doctrine<sup>49</sup> et un temps retenue par les juges<sup>50</sup>, qui voit dans l'accord de fin de conflit une transaction, au sens du droit des contrats<sup>51</sup> ? En l'espèce, le protocole aurait ainsi force obligatoire, et les travailleurs, aussi bien que Frichti, pourraient s'en prévaloir, notamment en cas de différend.

---

quatre derniers mois. Des critères sont également prévus en l'absence de Cerfa - sept ans de présence et douze fiches de paie sur les douze derniers mois - pouvant déboucher sur l'obtention d'un récépissé autorisant à travailler.

<sup>44</sup> CE, avis, 8 juin 2010, n° 334793, Sacko, Lebon ; AJDA 2010. 1123 ; D. 2010. 2868, obs. O. Boskovic, S. Corneloup, F. Jault-Seseke, N. Joubert et K. Parrot .

<sup>45</sup> CESEDA, art. L. 313-10 .

<sup>46</sup> Somme couvrant en moyenne l'absence de revenus perçus en raison de la grève.

<sup>47</sup> Ce fonds était initialement destiné à l'ensemble des livreurs mais a été ouvert à la demande des travailleurs à ceux d'entre eux n'ayant pas bénéficié d'une régularisation.

<sup>48</sup> Soc. 15 janv. 1997, n° 94-44.914 P, D. 1997. 47 ; 8 avr. 2009, n° 08-40.256 P, D. 2009. 1283 ; Dr. soc. 2009. 872, obs. J. Savatier.

<sup>49</sup> V. not. G. Lyon-Caen, « Le conflit du Parisien libéré et le système français de règlement des conflits du travail », Dr. soc. 1977. 438 ; J.-P. Chauchard, « Les accords de fin de conflit », Dr. soc. 1982. 678.

<sup>50</sup> Soc. 25 avr. 1979, Condom, n° 78-40.058

<sup>51</sup> C. civ., art. 2204 : « La transaction est un contrat par lequel les parties, par des concessions réciproques, terminent une contestation née, ou préviennent une contestation à naître. Ce contrat doit être rédigé par écrit ».

L'auto-organisation des livreurs et le soutien technique apporté par la CGT ont donc permis à plus de la moitié des grévistes d'obtenir la régularisation de leur situation administrative aussi bien au regard du séjour que du travail. Aucun texte n'envisageant directement leur situation, le taux de régularisation apparaît par conséquent considérable. Les revendications du collectif de livreurs s'étant finalement orientées vers les demandes de régularisation, la question du statut social des travailleurs des plateformes s'en est toutefois trouvée délaissée. La lutte se serait-elle arrêtée, voire perdue, en chemin ?

## **B. Sur le long terme : des résultats incertains**

Des tensions sont apparues à l'issue de la signature du protocole de fin de conflit entre la CGT, une partie des travailleurs non régularisés et le Clap. Ce dernier, insatisfait par l'absence de régularisation de l'ensemble des livreurs sans-papiers (fût-elle, d'expérience, selon la CGT, impossible à obtenir), a surtout critiqué que soit laissée de côté une question qu'il juge fondamentale dans la lutte contre les pratiques frauduleuses des plateformes de travail : celle de la requalification en salarié. Certes, rien n'interdit aux travailleurs d'entamer, à titre individuel, une longue procédure judiciaire. Cependant, pour le Clap, cette revendication aurait dû être portée collectivement pour approfondir les victoires déjà obtenues jusque devant la Cour de cassation<sup>52</sup> et empêcher définitivement les plateformes de contourner les règles normalement applicables au secteur dans lequel elles évoluent, le droit social en premier lieu. Comment freiner cette course au moins-disant social qui voit les personnes les plus précaires, les plus exclues du marché de l'emploi, faire l'objet d'une surexploitation - entendue ici comme l'exploitation de leur force de travail en dehors des cadres de la réglementation - si ce n'est en remettant en cause le modèle aussi bien économique que juridique sur lequel reposent ces plateformes capitalistes de travail ? N'est-il pas temps, en ce contexte de crise sanitaire où les coursiers ont été, du fait de leur activité jugée essentielle, de nouveau mis en « première ligne », que des mesures soient prises pour que les droits sociaux de ces travailleurs soient enfin respectés, à commencer par les droits les plus élémentaires en matière de santé et sécurité ?

À défaut pour le changement de venir d'en haut, des solutions alternatives sont déjà expérimentées sur le terrain, à l'image des Coursiers bordelais, coopérative membre de CoopCycle, fédération européenne de coopératives de livraison à vélo<sup>53</sup>. Les livreurs Frichti régularisés songent d'ailleurs à créer ce type de structure, salariée, ce qui leur permettrait de transformer leurs récépissés en titres de séjour « salarié ». L'action entreprise pourrait bien trouver dans cette initiative son salut.

---

<sup>52</sup> V. supra ; notons cependant qu'une cour d'appel semble résister à cette jurisprudence, v. Paris, 8 oct. 2020, n° 18/05469.

<sup>53</sup> V. leur projet, en ligne : <https://coopcycle.org/fr/>