



HAL
open science

La fabrication de travailleurs pauvres par les plateformes de mobilité en France

Isabelle Daugareilh

► **To cite this version:**

Isabelle Daugareilh. La fabrication de travailleurs pauvres par les plateformes de mobilité en France. Claire Marzo. Les salaires minimaux des travailleurs de plateformes dans l'Union européenne – Analyse de droit comparé et de l'Union européenne, Bruylant, pp.109-128, 2024. halshs-04685284

HAL Id: halshs-04685284

<https://shs.hal.science/halshs-04685284v1>

Submitted on 3 Sep 2024

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.

FRANCE : LA FABRICATION DE TRAVAILLEURS PAUVRES PAR LES PLATEFORMES DE MOBILITÉ EN FRANCE

ISABELLE DAUGAREILH

DIRECTRICE DE RECHERCHE CNRS, COMPTRASEC – UMR CNRS 5114,
UNIVERSITÉ DE BORDEAUX

« La semaine dernière, j'ai travaillé soixante-trois heures pour 143 euros brut, sur 25 courses » [...] « la nuit, je gagnais entre 8 et 15 euros de l'heure. Avec les nouvelles règles, on est tombé entre 5 et 9 euros » raconte Bastien, coursier pour Uber Eats au quotidien le Monde le 8 novembre 2023¹. Les propos sont corroborés par le représentant de Union-Indépendants qui qualifie les chiffres d'indécents : « les tarifs baissent entre 10 % et 40 % par rapport à 2019. Cela va jusqu'à des courses de 3 km hier à 5,50 euros et aujourd'hui à 3 euros² » ! Ainsi s'exprimaient travailleurs et syndicalistes lors de la grève nationale des travailleurs de plateforme de mobilité des 2 et 3 décembre 2023 en France.

Si la rémunération des travailleurs de plateformes reste un sujet d'intérêt et d'actualité, c'est sans doute parce qu'il est révélateur d'un conflit d'intérêts qui n'a pas trouvé sa résolution dans les interventions successives du législateur, ni pour l'heure dans le dialogue social, comme en témoigne le mouvement de grève national en décembre 2023 susmentionné ainsi que le communiqué de presse du 10 janvier 2024 signé par la CGT, Union-Indépendants, Sud et FNNAE, ce qui conduit à en rechercher les raisons et par-delà les voies de dépassement.

La valeur économique du travail est une vaste question remise à l'ordre jour, de manière éphémère, le temps de la pandémie de la Covid 19 et des confinements qui y ont été associés. Parmi les travailleurs alors

1. J. THOMAS, « Livreurs, VTC... Le dialogue social tourne court », *Le Monde*, 8 novembre 2023.

2. *Ibid.*

jugés essentiels à répondre à nos besoins de base, nombreux étaient des indépendants, agriculteurs, coursiers à vélo, travailleurs du soin, etc. sans revenu plancher ou minimum et qui se trouvent aujourd'hui contraints de manifester pour rappeler l'intolérable situation de précarité et de pauvreté dans laquelle ils se trouvent malgré des durées du travail hebdomadaire hors du commun. Du fait de son caractère alimentaire, la rémunération fait l'objet de nombreuses protections en droit du travail et le risque de perte temporaire ou définitive des revenus du travail est compensé par des mécanismes de garantie de ressources régis par le droit de la protection sociale. Mais du fait de leur indépendance, les travailleurs de plateforme ne jouissent pas ou de manière très limitée de ces diverses garanties. En outre s'agissant d'activités peu ou pas qualifiées et très émiettées, les travailleurs de plateforme de mobilité comme ceux de plateforme de microtâches se voient proposer des prix très bas. Enfin, du fait de la discontinuité et de l'imprévisibilité de leur activité et de leurs revenus, les travailleurs de plateforme vivent dans l'incertitude du lendemain. Ils sont la plupart du temps des travailleurs pauvres en raison du prix de leur prestation, continuellement révisé à la baisse par les plateformes. Ils sont dépendants de l'opacité du fonctionnement de l'algorithme de calcul qui les empêche de connaître le prix précis auquel sera payée la prestation même si le code des transports impose désormais aux plateformes d'afficher une fois par an sur leur site web le prix de la course. En effet, il est souvent difficile d'accéder à cette information qui est par ailleurs partielle puisqu'elle ne prend en compte ni les différents temps d'attente, ni les variations incessantes et de dernière minute du prix proposé en fonction de divers aléas (climatique, social...)³.

L'état de pauvreté et de précarité des travailleurs de plateforme n'est pas chose nouvelle. Mais cette tendance s'est consolidée et généralisée comme en attestent depuis plusieurs années, diverses études au niveau national, européen et international. Dès 2017, une étude du Parlement européen réalisée⁴ estimait que ces travailleurs perçoivent une rémunération très faible, en dessous du revenu minimum par heure ou du salaire médian mensuel. Les revenus générés par les plateformes ne constituent que 15 % du revenu de ces travailleurs ; 68 % des personnes interrogées ont d'autres activités professionnelles avec tous les risques engendrés par la pluriactivité ; 25 % de ces travailleurs se déclarent dépendants économiquement à 50 % de leur revenu de ces plateformes. Un des problèmes le plus important est

3. J. DUPEYROUX,

4. European Parliament, Directorate general for internal policies, « The social protection of workers in the platform economy », 2017, IP/AEMPL/2016-11.

celui de l'emploi incertain des travailleurs de ces plateformes, ce qui limite précisément l'accès à la protection sociale et constitue une des formes les plus prégnantes de leur précarité, ayant des répercussions en chaîne sur l'ensemble des conditions de travail et de vie. Ainsi le fait de disposer de revenus faibles, incertains, discontinus, pluriels conduit par nécessité à des attitudes de déni des risques dont celui des accidents au travail⁵. Au niveau national, le rapport Terrasse de 2016 sur l'économie collaborative indiquait que contrairement aux professionnels dits « installés » qui « disposent d'un haut niveau de qualification et/ou d'un patrimoine qu'ils peuvent liquider au moment de leur départ à la retraite, les formes les plus récentes de travail indépendant peuvent concerner des activités de faible valeur ajoutée. Ces travailleurs dégagent en moyenne des revenus près de 10 fois inférieurs aux autres indépendants (respectivement 460 euros et 31200 euros par mois) ». D'après les chiffres de l'INSEE de 2019, 75 % des microentrepreneurs déclarent un chiffre d'affaires annuel de moins de 15000 euros en 2016 contre 23 % des entrepreneurs individuels classiques. Le chiffre d'affaires moyen annuel est de 10300 euros en 2016⁶. Des chauffeurs VTC en France travaillent 50 à 60 heures et parfois 70 heures par semaine et gagnent 3,75 euros par heure une fois déduit la location de la voiture, l'essence, les amendes, les cotisations et les taxes⁷.

Paradoxalement, le nombre d'autoentrepreneurs⁸ continue de progresser en France. Ils étaient 2,5 millions à la fin du second trimestre 2022. On constate cependant une baisse dans les activités de poste et de courrier (-26,2 %) comprenant la livraison à domicile – après avoir enregistré

5. C'est le cas de la rémunération à la commande ou à la course. À la suite du décès le 17 janvier 2019 près de Bordeaux du coursier Franck Page, l'un d'eux s'exprimait en ces termes : « évidemment que c'est un job dangereux. Quand on roule beaucoup d'heures dans la journée, avec beaucoup de voitures, de piétons, sur des chaussées pas toujours adaptées on est exposé au risque. Mais on n'a pas le choix, on est payé à la commande, on a aucune garantie, on est obligé d'aller vite, de se presser, on ne peut pas faire mieux pour gagner le peu qu'on gagne ». Pour gagner des revenus décentes, les travailleurs des plateformes effectuent des horaires indécents. Leur santé physique et mentale est mise en danger par le mode et le taux de rémunération mais aussi par un « ensemble de mécanismes de ludification, par le design de l'application comprenant des bonus incitant à rouler vite y compris en cas d'intempéries météorologiques ou à prendre des risques insensés ». Rapport du CDNum, « Travail à l'ère des plateformes », spéc. p. 28.

6. D. RICHEL, « Auto-entrepreneurs immatriculés en 2014 : trois ans après, 36 % sont actifs », *Insee Première*, 11 juillet 2019, n° 1765.

7. « Quel statut pour les travailleurs des plateformes ? », *Semaine sociale Lamy*, 2019, n° 1877. « Seuls 20 % des travailleurs des plateformes bénéficient d'une protection sociale idéale », rapport du Conseil national du Numérique, « Travail à l'ère des plateformes », juillet 2020, p. 28.

8. Le régime se caractérise par des formalités allégées et l'absence de limitation de durée dès lors que le chiffre d'affaires est inférieur aux seuils du régime microfiscal (soit 72600 euros pour une activité de prestation de service en 2022 dont font partie le transport de personne et la livraison de marchandises sur 2 ou 3 roues).

entre 2015 et 2021 « des rythmes de croissance très élevés, dépassant souvent + 60 % par an⁹. On constate aussi une augmentation globale du chiffre d'affaires ; mais il reste inférieur au SMIC. Plus précisément, le chiffre d'affaires mensuel moyen s'élève à 1635 euros ; une fois appliqué l'abattement forfaitaire applicable aux microentrepreneurs, le revenu moyen mensuel est de 817 euros pour les prestations de services artisanales et commerciales auxquelles sont rattachés le transport par VTC et la livraison de courses par vélo¹⁰. Or le SMIG s'élève à 1365 euros net mensuel. Rémunérés très en deçà du SMIG mensuel, les travailleurs indépendants de plateforme de mobilité rendent des services qui, le temps de la pandémie furent qualifiés d'essentiels, mais qui sont loin d'être payés à un prix décent et encore moins à un juste prix prenant en compte l'ensemble des éléments du service. Ces travailleurs font partie des travailleurs pauvres en France¹¹ que l'on prenne le seuil de pauvreté à 50 % du niveau médian¹² (soit 965 euros par mois pour une personne seule) ou le seuil de 60 % (soit 1158 euros par mois pour une personne seule) selon les données provisoires de l'INSEE de 2021¹³.

Cet article vise à examiner l'hypothèse selon laquelle ce sont les réponses juridiques du législateur français qui génèrent la pauvreté des travailleurs de plateforme de mobilité. Le régime de la microentreprise très largement retenu pour accéder au travail via une plateforme numérique contribue très largement à ce phénomène (I) qui ne pourra pas être éradiqué par le dialogue social tant que cette voie de régulation est exclusive de toute autre (II).

9. URSSAF, « Les auto-entrepreneurs fin décembre 2022 », *Stat'ur conjoncture*, juillet 2023, n° 365.

10. FNAE, « Auto-entreprise : les derniers chiffres de 2023 », 2 février 2023.

11. L. RATTI, « La lutte contre la pauvreté des travailleurs entre droits nationaux et droit de l'Union européenne », *Revue de droit comparé du travail et de la sécurité sociale*, 2024, n° 1, à paraître. Voy. L. RATTI et P. SCHOUKENS (eds), *Working Yet Poor. Challenges to EU Social Citizenship*, Oxford, Hart, 2023. Voy. S. PONTHEUX et E. RAYNAUD, « Les travailleurs pauvres », *Les Travaux de l'Observatoire*, 2007-2008, p. 163. Règlement (CE) n° 1177/2003 du Parlement européen et du Conseil du 16 juin 2003 relatif aux statistiques communautaires sur le revenu et les conditions de vie (EU-SILC). Le niveau de vie est calculé par le revenu dit disponible c'est-à-dire les revenus bruts (travail, capital ou autres) auquel s'ajoutent les prestations sociales, diminués des impôts directs et des cotisations de sécurité sociale.

12. Il est mesuré après impôts et prestations sociales.

13. Observatoire des inégalités, 22 novembre 2023, 13 décembre 2023. En 2019, l'Insee estimait que la moitié des travailleurs pauvres est active : 21,7 % sont des salariés, 11 % des indépendants, 16,7 % des chômeurs : cf. Observatoire des inégalités, 21 janvier 2021.

I. LE STATUT DE TRAVAILLEUR INDÉPENDANT DE PLATEFORME, SOURCE DE VULNÉRABILITÉ ÉCONOMIQUE

Le travailleur indépendant ne reçoit pas un salaire mais une rémunération ou plus précisément un prix pour la prestation réalisée. Cette rémunération ne bénéficie pas des protections spéciales établies par le droit du travail pour le salaire mais seulement celle des règles de droit civil, ce qui est un facteur de vulnérabilité économique engendrée par le statut d'indépendant (B). À cela s'ajoute la prise en charge du coût de la protection sociale exclusivement par le travailleur indépendant qui entame substantiellement et d'emblée le niveau de ses revenus (A).

A. *Amputations des revenus du fait des risques sociaux et économiques*

Le travailleur indépendant de plateforme subit deux manques à gagner comparé au travailleur salarié, l'un résulte d'une protection sociale coûteuse et limitée (1) et l'autre d'une couverture inadaptée du risque économique (2).

1. Une protection coûteuse contre les risques sociaux

La microentreprise est un régime particulier de travail indépendant en ce qu'il est simplifié sur le plan fiscal et social, ce qui le rend très attractif pour ses titulaires et en fait une aubaine à bien des égards pour les plateformes masquant les manques à gagner et les amputations de revenus.

Les amputations sur le revenu sont le fait des cotisations sociales dont le travailleur indépendant assume seul le paiement, la plateforme pouvant ainsi développer un modèle d'affaires exempt de toute obligation sociale, source de concurrence déloyale dans le secteur d'activité considéré et de dumping social sur place¹⁴. C'est pourquoi lorsque la plateforme indique et verse le prix de la course, de la livraison ou de la prestation, il ne s'agit jamais du revenu net du travailleur mais d'un revenu brut sur lequel doivent être imputées les charges sociales. Le travailleur de plateforme relevant

14. Com. 12 janvier 2022, Transpoco n° 20-11.139, publié au Bulletin de la Cour de cassation. G. LOISEAU, « Les plateformes dans les turbulences de la concurrence déloyale », *JCP G*, 7 mars 2022, n° 9, 291. A. GENTILHOMME, « Concurrence déloyale et existence de contrat de travail pour les chauffeurs VTC devant la Chambre commerciale de la Cour de cassation », *Droit ouvrier*, 2022, n° 890, p. 410

du régime social et fiscal du microentrepreneur s'acquitte d'une cotisation sociale unique qui ne couvre que certains risques sociaux et est calculée sur le chiffre d'affaires et non sur le revenu, à un taux forfaitaire (22 % pour la prestation de service). Ce forfait qui a longtemps fait l'objet de tarifs dégressifs¹⁵ donne désormais lieu à allègement pendant une année grâce au dispositif très attractif de l'ACRE (Aide aux Créateurs et Repreneurs d'Entreprise) anciennement ACCRE (Aide aux chômeurs créateurs ou repreneurs d'entreprise)¹⁶, de 50 % pour les microentrepreneur, soit 11 %. Aucune étude n'a été réalisée à ce jour sur l'incidence de l'arrivée du terme de l'allègement des cotisations sociales dans les désinscriptions des microentrepreneurs de plateforme de mobilité. L'ACRE est une prestation d'aide sociale qui peut être cumulée dans certaines conditions avec le revenu de solidarité active (RSA), l'allocation de solidarité spécifique (ASS) et qui concourt au déploiement des activités de plateforme numérique selon un modèle d'affaires qui ne contribue pour sa part en aucune façon au système de protection sociale.

Nonobstant des amortisseurs qui invisibilisent une partie des problèmes de protection sociale des travailleurs indépendants de plateforme grâce aux lois d'universalisation¹⁷ en matière de prestations familiales et soins de santé¹⁸, la survenance des risques sociaux est à l'origine du manque à gagner. C'est le cas des arrêts de travail et des frais engagés en cas d'accident du travail ou de maladie qui représentent un coût immédiat pour le travailleur de plateforme, quelle que soit sa situation administrative, du fait de son statut d'indépendant : le reste à charge qui résulte de l'absence de couverture complémentaire maladie¹⁹, le manque à gagner du fait des délais de carence, de l'absence de prestations en espèces, du taux, de

15. Durant de 24 à 36 mois. Plus l'autoentrepreneur était récent dans l'activité moins cher il coûtait.

16. Créée en 1977 à titre expérimental, puis étendue deux ans plus tard à l'ensemble des chômeurs et réformée à de multiples reprises, en dernier lieu par la loi de finances du 28 décembre 2019 qui élargit le public des bénéficiaires aux personnes entre 18 et 25 ans. Les taux d'allègement sur une période de 3 ans en vigueur jusqu'au 1^{er} janvier 2020 étaient de 75 % les 9 premiers mois, puis de 50 % les 12 mois suivants et de 25 % les 12 mois suivants.

17. N. KERSCHEN, « Universalité et citoyenneté sociale », in I. DAUGAREILH et M. BADEL, *La sécurité sociale : Universalité et modernité – Approche de droit comparé*, Paris, Pedone, 2019, p. 451.

18. Voy. notre article I. DAUGAREILH, « Social protection and the platform economy : the anomalous approach of the French legislator », *International Social Security Review*, 2021.

19. Par ex. en cas d'hospitalisation, le reste à charge du patient est pris en charge par la protection sociale complémentaire dont sont dépourvus les travailleurs de plateformes. Or cela représente 20 % du coût des soins dispensés.

conditions d'ancienneté et de durée des indemnités journalières²⁰, etc. S'agissant de la cessation d'activité en raison de l'âge de la retraite dont le montant de la cotisation est calculé sur le chiffre d'affaires annuel des microentrepreneurs, le Haut Conseil du financement de la protection sociale (HCFIPS) estime que « le chiffre d'affaires annuel de nombreux microentrepreneurs ne leur permet pas de s'ouvrir des droits à la retraite ; 67 % d'entre eux n'avaient validé aucun trimestre en 2018 tandis que 17 % en avaient validé 4. Tous régimes confondus c'est-à-dire en prenant en compte leurs éventuelles autres activités y compris salariés, 37 % n'avaient validé aucun trimestre²¹ ». À ces manques en cas de survenance des risques sociaux s'ajoute celui induit par le risque économique.

2. Une couverture inadaptée du risque économique/d'entreprise

La couverture du risque cessation/perte d'activité, qui ne fait pas partie des risques couverts par la sécurité sociale en France mais par le droit du travail, a été étendue aux indépendants depuis la loi du 5 septembre 2018 modifiée par la loi du 14 février 2022. Mais les conditions²² posées pour en bénéficier (ouverture d'une procédure de liquidation judiciaire ou déclaration de cessation totale et définitive d'activité en raison du caractère économique non viable de l'activité²³, durée d'activité non salariée ininterrompue minimale de 2 ans au titre d'une seule et même entreprise, affiliation au régime général de sécurité sociale deux ans avant le fait générateur, revenu annuel imposable annuel moyen d'au moins 10 000 euros, être à la recherche d'un emploi, justifier d'autres ressources inférieures au montant forfaitaire mensuel mentionné à l'article L. 262-2 du code de l'action sociale et des familles) sont loin de pouvoir être réunies par les travailleurs de plateforme de mobilité.

En outre, du fait de leur statut d'indépendant, les travailleurs de plateforme doivent financer leurs outils de travail pour pouvoir commencer

20. En cas de maladie avec arrêt de travail, le travailleur non salarié ne perçoit d'indemnité journalière qu'après un délai de carence de 7 jours (contre 3 pour les salariés) et après un an révolu d'inscription à la sécurité sociale des travailleurs indépendants. La durée comme le montant des indemnités sont inférieurs à la situation d'un travailleur salarié. Cité par CDNUM, « Travailler à l'ère des plateformes », *op. cit.*, pp. 81-82. Voy. Haut Conseil pour le financement de la protection sociale, « Note d'étape sur le financement de la protection sociale pour les travailleurs indépendants. Diagnostic et propositions », 4 mars 2019. Le contrat AXA prévoit le versement d'une indemnité journalière de 25 euros/jour versée pendant 15 jours maximum à partir du 8^e jour d'arrêt en faveur des coursiers.

21. Cité par CDNUM, « Travailler à l'ère des plateformes », *op. cit.*, pp. 81-82.

22. Art. L. 5424-70 du Code du travail.

23. Art. L. 5424-24 et s. du Code du travail.

leur activité. Par exemple un livreur doit acheter ou louer son moyen de transport (vélo classique, électrique ou scooter), acheter un smartphone (en réalité la plupart ont deux smartphones pour travailler pour au moins deux plateformes) et payer un abonnement à un opérateur, se munir des équipements (casque, tenue de pluie, gants, antivols, batteries, etc.) et disposer d'un sac de livraison isotherme. Le coût initial d'accès à l'activité est de 1000 à 3000 euros (lorsque, pour être plus performant et le cas échéant moins souffrir de la pénibilité du travail, il y a achat d'un scooter). À cela s'ajoute le coût d'entretien et/ou de renouvellement de l'outil de travail ainsi que le paiement d'une assurance contre divers risques et notamment de dommages sur les tiers. Contrairement à une idée reçue, le coût d'entrée et de maintien dans l'activité n'est pas neutre.

En assumant l'entièreté du coût de la couverture des risques économiques et sociaux, le travailleur de plateforme, malgré les allègements fiscaux et sociaux, voit ses capacités économiques affaiblies au point d'être soumis au risque de pauvreté amplifié par l'absence de protection légale de la rémunération en raison du statut d'indépendant.

B. L'absence de protection légale de la rémunération du travailleur indépendant de plateforme

En conséquence du statut de travailleur indépendant, il n'existe aucune garantie légale de recevoir du travail ni de voir maintenu le revenu (1) comme il n'existe aucune prescription légale d'un revenu minimum (2).

1. L'absence d'obligation légale de fournir du travail et de maintien du revenu

En vertu d'un contrat de travail, l'employeur est doublement lié par une obligation de fournir du travail et, en contrepartie de la prestation réalisée, de verser le salaire convenu. Rien de tel ne figure et ne peut être déduit de la convention de prestation de service ou des conditions générales d'utilisation qui lie le travailleur à une plateforme. Il n'y figure aucun engagement de présenter des commandes à réaliser au travailleur et aucune allusion n'est faite au prix ou au revenu. Le travail et le revenu sont donc indéterminés et ne sont pas davantage déterminables. La licéité d'une telle convention interroge au regard des principes généraux du droit des contrats. Les travailleurs de plateforme sont ainsi à la merci du bon vouloir

de l'application et de ses algorithmes d'attribuer ou non des commandes/offres de travail, ce qui rappelle la condition des journaliers sur la place de grève à Paris au XIX^e siècle. Non soumises à l'obligation de fournir du travail, les plateformes ont beau jeu de multiplier à l'infini les ouvertures de compte de travailleurs et de constituer ainsi une armée de réserve de main-d'œuvre d'autant plus prompte à accepter n'importe quel prix que les offres de travail se font rares.

Le salaire trouve sa source dans le contrat de travail qui unit les parties à la relation de travail. C'est cette convention qui en détermine le montant, la nature et les modalités de calcul sous réserve de respecter les règles légales et conventionnelles applicables. Rien de tel pour le travailleur de plateforme qui peut voir le prix varier d'un instant à l'autre, d'une prestation à l'autre, ce qui les plonge dans une incertitude absolue. La rémunération à la tâche, typique du travail indépendant, permet en effet de le modifier en continu, à la hausse comme à la baisse. Le yoyo des rémunérations provoque une dépendance très particulière qui met le travailleur de plateforme dans un état proche de la servitude.

Par ailleurs la plateforme prélève une commission de plus de 20 % sur le prix de chaque prestation réalisée par la plateforme. Si, comme le prétendent les plateformes, l'objet du contrat est l'utilisation de l'application, pourquoi ne pas déconnecter le prix d'utilisation de l'application du prix de la prestation et de faire payer le premier exclusivement au client (restaurateur/consommateur) qui est le demandeur du service via la plateforme et non par le travailleur ? En l'état actuel, le versement de cette commission est une pratique qui flirte avec les infractions pénales de marchandage et de prêt de main-d'œuvre à but lucratif.

La créance salariale est rattachée au droit commun des obligations. Cependant eu égard à la nature alimentaire du salaire, le droit du travail met en place une protection spéciale en cas de procédure de sauvegarde, de redressement ou de liquidation judiciaire de l'entreprise. Ainsi les rémunérations de toute nature y compris les congés payés sont des super privilèges et viennent en surplomb de toute autre créance privilégiée. Rien de tel n'existe pour les travailleurs indépendants de plateforme. C'est pourquoi, lorsque la plateforme Take Eat Easy a fait faillite, les travailleurs ont dû engager une action en justice pour faire requalifier leur relation contractuelle en contrat de travail et ainsi être en mesure de percevoir les rémunérations dues.

Non seulement le travailleur de plateforme ne bénéficie d'aucune garantie de maintien de son revenu, mais aucune loi ne prescrit en sa faveur une rémunération minimum comme c'est le cas pour les salariés.

2. L'absence d'une rémunération **minimum-plancher**

Le salaire remplit une fonction vitale pour la majeure partie des personnes. Il est supposé assurer la subsistance dans des conditions décentes du travailleur et de ceux qui dépendent de lui. L'obligation de rémunérer un salarié à un niveau au moins égal au salaire minimum de croissance est un principe général du droit et d'ordre public applicable quelles que soient les stipulations du contrat en France²⁴. Le salaire minimum interprofessionnel garanti en France depuis la loi du 11 février 1950²⁵ a été institué pour relancer la consommation et lutter contre la pauvreté. Il a aujourd'hui vocation à assurer « aux salariés dont les rémunérations sont les plus faibles : 1 la garantie de leur pouvoir d'achat et 2 une participation au développement économique de la nation²⁶ ». La garantie du pouvoir d'achat « est assurée par l'indexation du salaire minimum de croissance sur l'évolution de l'indice national des prix à la consommation institué comme référence par voie réglementaire²⁷ ». C'est pourquoi, le taux du salaire minimum est fixé par voie réglementaire et relevé chaque année²⁸, les conventions collectives prévoyant pour leur part un salaire minimum conventionnel qui ne peut être inférieur.

Le SMIG est considéré comme un facteur pour éviter la baisse des salaires sous le seuil de pauvreté pour des travailleurs à temps complet et limite l'effet des crises²⁹. Cependant, des auteurs estiment que le niveau du salaire minimum en France se situe en dessous du niveau qui permettrait d'assurer un minimum décent à ses bénéficiaires³⁰, un niveau de vie décent, comme le préconise la convention n° 131 (1970) de l'OIT. L'article 1^{er} de la directive alinéa 1 du 19 octobre 2022 reprend l'idée en ces termes : « le

24. CE, 23 avril 1982, n° 36851.

25. Devenu SMIC salaire minimum interprofessionnel de croissance par la loi du 2 janvier 1970.

26. Art. L. 3231-3 du Code du travail.

27. Art. L. 3231-4 du Code du travail.

28. Le salaire horaire brut est de 11,75 euros soit 10,12 euros net à compter du 1^{er} septembre 2023, ou 1747,20 euros brut soit 1383,08 euros net pour 35 heures hebdomadaires, soit 151,67 heures/mois.

29. Centre d'observation de la société.

30. Voy. P. CONCIALDI, « Le salaire minimum en France : historique et débats », *Revue de l'IRE*, 2020/1, n° 100, pp. 145-177.

caractère adéquat des salaires minima légaux a pour but d'obtenir des conditions de vie et de travail décentes ».

Le travailleur de plateforme étant un travailleur indépendant, il ne bénéficie pas de cette protection d'ordre public, ce qui mérite d'être discutée à la lumière de la toute récente législation européenne sur le salaire minimum précitée. En effet la directive 2022/2041 du 19 octobre 2022 relative à des salaires minimaux adéquats dans l'Union européenne établit un champ d'application large, intégrant les travailleurs du secteur privé et public. Le texte dans son préambule (point 21) évoque une liste de travailleurs qui pourraient entrer dans son champ d'application, dont les travailleurs domestiques, les travailleurs à la demande, les travailleurs intermittents, les travailleurs relevant de régimes basés sur des chèques (comme le chèque emploi service en France), les travailleurs de plateforme [...] et les autres travailleurs atypiques, ainsi que les faux indépendants et les travailleurs non déclarés. Seuls, précise le texte européen, les « travailleurs réellement indépendants ne relèvent pas de son champ d'application³¹ ». « Il y a faux travail indépendant lorsqu'une personne, bien que remplissant les conditions caractéristiques d'une relation de travail est déclarée en tant que travailleur indépendant en vue d'éviter certaines obligations juridiques ou fiscales. Ces personnes devraient relever du champ d'application de la directive ». Les arrêts de la Cour de cassation de 2018 et 2020 et plus particulièrement l'arrêt de la cour d'appel de Paris de 2022 condamnant pénalement la plateforme Deliveroo créent un doute sur le sort réservé aux travailleurs de plateforme par le législateur français qui a, lui, décidé de laisser libre cours au rapport de force dans le cadre d'un dialogue social qui ne peut s'appuyer sur aucune prescription légale en matière de rémunération minimale, partant du postulat qu'il s'agit de travailleurs indépendants.

Ce n'est pas dans le sens de l'article 1^{er} de la directive que le législateur français est intervenu sur le prix du service effectué pour le compte des plateformes de mobilité. En effet, les deux obligations légales des plateformes sont à caractère purement informatif. Celle issue de la loi de 2019 consiste à « publier sur le site internet les indicateurs relatifs à la durée d'activité et au revenu d'activité au titre des activités des travailleurs au cours de l'année civile précédente ». C'est une information sur le passé qui en l'état n'a de vertu que statistique sans intérêt pour le travailleur. Quant à l'ordonnance du 6 avril 2022, elle introduit l'obligation pour la plateforme, au moment de proposer une prestation, de communiquer au travailleur le prix minimal garanti déduction faite des frais de commission. Cette obligation est un

31. Souligné par nous.

élément sur lequel le travailleur peut s'appuyer pour prendre sa décision d'accepter ou de refuser l'offre de prestation. Elle n'est pas la garantie d'un prix décent. Cette obligation d'information n'a aucun effet sur le contrat d'engagement ni sur le revenu du travailleur. En effet, elle ne comprend pas d'obligation sur les éléments constitutifs de la rémunération ; elle ne fixe pas un minimum ; elle ne prévoit pas de garantie de paiement en cas de faillite ou redressement judiciaire de la plateforme à l'instar des garanties de salaire.

En l'état actuel du droit en vigueur, le sort du travailleur indépendant de plateforme de mobilité en matière de rémunération est laissé aux mains des acteurs d'un dialogue social sans filet, c'est-à-dire sans cadrage législatif sur les finalités et les fonctions, si bien que les résultats du dialogue social en matière de rémunération se sont avérés être une trappe à pauvreté comme en témoignent les grévistes du mouvement collectif de décembre 2023 susmentionné.

II. LA RÉMUNÉRATION DES TRAVAILLEURS DE PLATEFORME, RÉVÉLATEUR DE L'IMPASSE DU DIALOGUE SOCIAL À LA FRANÇAISE

La loi *El Khomri* de 2016 détermine le champ d'application de ses dispositions aux plateformes numériques qui fixe le prix de la prestation. La détermination du prix relève donc du pouvoir unilatéral de la plateforme. En vertu de ce pouvoir et en conséquence de l'indépendance du travailleur, la plateforme peut modifier à tout moment et sans motif le niveau ou les éléments du prix. La vulnérabilité économique dans laquelle se trouvent les travailleurs de plateforme les contraint à exercer leur activité dans des conditions non décentes voire dangereuses (A), ce qui est loin d'être pris au sérieux par le dialogue social tel qu'il est pensé et organisé par législateur à ce jour (B).

A. *Les impacts de la vulnérabilité économique du travailleur indépendant de plateforme sur les conditions de travail*

La loi *El Khomri* en postulant le travail indépendant a donné un signal positif aux plateformes. Elle a supprimé le risque juridique de la modification unilatérale du mode de paiement ainsi que du prix. En passant au paiement à la tâche, la plateforme s'est ensuite libéré de la contrainte de fournir du travail, ce qui lui a permis d'augmenter de manière infinie

la force de travail et par ricochet de tirer les prix vers le bas en misant sur les besoins économiques des travailleurs, en d'autres termes de tirer profit de leur vulnérabilité économique. Cette pratique de dumping social sur place³² rendue possible grâce au législateur français de 2016 est d'une redoutable efficacité. C'est aussi une arme de lutte contre l'exercice du droit d'action collective. Dès la connaissance d'un refus collectif de travailler, la plateforme est en mesure instantanément d'augmenter le prix de la course sur la période du conflit et ainsi d'activer la liberté du travail/d'entreprise au détriment du droit d'action collective !

C'est encore le législateur de 2022 qui, suite aux décisions de la Cour de cassation, a décidé de faire de la liberté de connexion un droit du travailleur autonome rendant illégale l'obligation de s'inscrire sur des créneaux (*shift*) pour effectuer les prestations. Pour s'assurer d'avoir la main-d'œuvre disponible pour répondre à une demande aléatoire et imprévisible, les plateformes ont alors ouvert sans limite les comptes. Aujourd'hui des flots de livreurs s'installent au même endroit, y restent toute la journée espérant avoir une commande. Les travailleurs ont ainsi perdu en sécurité et en prévisibilité du revenu hebdomadaire et doivent faire face à la peur du lendemain, à la dictature de la faim et à la violence engendrée par une concurrence sans limite. C'est un impact négatif des régulations qui mettent à nu les inconvénients de l'indépendance quand elle n'est assortie d'aucune garantie/compensation sociale tangible. En effet, connaître le prix au moment de la présentation de l'offre de prestation comme l'impose la loi ne peut être un avantage, voire un droit, que si un minimum est assuré/imposé et si les éléments du calcul de la prestation sont fixés et connus à l'avance. Les accords collectifs conclus dans le cadre de l'ARPE sur le prix horaire minimum moyen de la livraison ou le prix minimum de la course contrairement aux apparences ne répondent pas à cette attente comme nous le verrons ci-dessous et comme en témoignent les livreurs impliqués dans la grève nationale de décembre 2023 susmentionnée.

La conjugaison du paiement à la tâche, de la libre connexion et de l'absence de prix plancher décent de la prestation est à l'origine d'une dégradation tangible des conditions de travail. Les travailleurs de plateforme se soumettent à une durée quotidienne et hebdomadaire d'activité surélevée de 10 à 15 heures/jour et de 60 à 100 heures/semaine pour s'assurer d'avoir un revenu quotidien dit de survie, le cas échéant un revenu minimum.

32. Pour paraphraser la formule de E. TERRAY, « Le travail des étrangers en situation irrégulière ou la délocalisation sur place », in E. BALIBAR, M. CHEMILLIER GENDREAU et J. COSTA LASCoux (dir.), *Sans papiers – L'archaïsme fatal*, Paris, La Découverte, 1999, p. 9.

Contrairement aux VTC³³, il n'existe aucune obligation légale de plafonner la durée d'activité des livreurs de marchandises. Dans le cadre d'un entretien, un livreur disait avoir gagné « 540 euros brut pour 61 heures de travail soit 8,85 brut/heure. J'ai atteint un chiffre décent aujourd'hui mais j'ai passé un temps énorme à travailler et j'effectue une moyenne de 100 km/jour. On ne gagne pas sa vie avec les plateformes de livraison. Mais j'ai une dette à rembourser alors je suis obligé de rouler ».

Une telle amplitude d'activité est associée à une surconnexion numérique entraînant une fatigue mentale et physique dont le degré et les effets ne font pas l'objet d'études. À cela s'ajoutent une prise de risque physique et une mise en danger sur un espace public non protégé. Un livreur remarque que « plus on livre vite, plus on livre loin et plus on accepte n'importe quel prix [...] ». La raréfaction et l'imprévisibilité d'un travail indécentement rémunéré apportent enfin leur lot de violences et d'agressions entre travailleurs mis en concurrence de la façon la plus rude qui soit par les plateformes et un législateur ayant renoncé à protéger la partie la plus faible à la relation de travail.

La dégradation des conditions de travail et de rémunération est telle que l'activité n'attire plus ces étudiants jeunes, blancs adeptes du vélo et de la course et éduqués. La démographie a changé au profit de personnes en très grande vulnérabilité économique et sociale dont en grande partie des travailleurs étrangers sans papiers. Ceux-ci accèdent à l'activité via la location de compte dont le prix varie de 15 à 40 % du prix de la course pouvant aller jusqu'à 50 %, ce qui vient encore entamer le revenu. C'est donc le loueur du compte qui est payé par la plateforme et qui reverse après ce qui reste au livreur, ce qui engendre des situations de dépendance, d'abus et d'exploitation. L'étude réalisée par Médecins du monde sur Bordeaux estime que « 14,3 % gagne plus de 1750 euros, 14,3 % entre 1101 et 1350, 22,9 % entre 651 et 800 euros et 14,3 % entre 351 et 500 euros »³⁴.

Alors que le législateur par son choix politique de considérer et de ne réglementer que le travailleur indépendant de plateforme est indéniablement à l'origine de leur situation de vulnérabilité économique, comment le dialogue social peut-il à lui seul résoudre l'ensemble des questions soulevées par la rémunération ? Alors que des premiers accords collectifs ont été signés

33. La déconnexion est obligatoire après 12 heures de conduite conformément au droit du transport routier.

34. Délégation Nouvelle aquitaine – Médecins du Monde, « Rapport de mission exploratoire travailleurs.euse.s précarisés », axe 2 travailleurs des plateformes numériques de livraison de repas, 2023, p. 30.

dans le cadre de l'ARPE, le revenu des travailleurs considérés n'a pas cessé de diminuer. Ceci indique que ce qui a été négocié, c'est seulement le prix d'une tâche, et cela en dit long sur les biais.

B. Le revenu du travailleur indépendant de plateforme, un objet malmené du dialogue social

En vertu de l'article L. 7343-28 du Code du travail, les accords collectifs de secteur peuvent porter notamment sur l'ensemble des conditions de travail, de rémunération [...] et les garanties sociales [...] ». Une obligation légale de négocier au moins une fois par an sur « les modalités de détermination des revenus des travailleurs y compris le prix de leur prestation de service » a été établie (article L. 7343-36 du Code du travail). Les signataires des accords collectifs n'ont retenu que l'obligation de négocier le prix de la prestation alors qu'il aurait été nécessaire de négocier préalablement sur les revenus, ce qui renvoie à la responsabilité du législateur de ne pas avoir instauré un dispositif d'ordre public de protection et d'avoir tout confié à l'autorégulation.

L'accord instaurant une garantie minimale de revenus pour les livreurs indépendants utilisant une plateforme de mise en relation conclu le 20 avril 2023 n'est entré en vigueur qu'après son homologation le 28 août 2023. Il met en place un revenu minimal d'activité moyen horaire au cours du mois civil écoulé. Cette garantie a été fixée à 11,75 euros déduction faite de la commission prélevée par la plateforme³⁵. Il ne s'agit pas d'un revenu minimum mais selon l'article 2 de l'accord « d'un revenu moyen d'activité qui ne peut être inférieur à 11,75 euros par heure d'activité sur la plateforme. La durée de chaque prestation prise en compte pour le calcul est celle préalablement estimée par la plateforme comprise entre l'acceptation de la livraison et la remise au destinataire final. Il ne s'agit donc pas de la durée réelle mais estimée. D'autre part n'est comptabilisée pour établir l'heure d'activité que la durée de chaque prestation estimée jusqu'à former une heure. Aucun temps d'attente entre deux commandes n'est pris en compte. Il ne s'agit pas d'une garantie pour des prestations à venir mais de celles réalisées, ce qui limite l'engagement des plateformes. Le calcul de ce revenu ne prend pas en compte les charges sociales du travailleur, les charges d'équipements, d'entretien de matériel, de type de matériel – vélo, scooter, voiture –, le temps consacré à l'administration sociale de

35. Le SMIG horaire brut pour les salariés est de 11,52 euros brut, soit 9,11 euros net.

l'entreprise, l'environnement de travail, la période de travail, la pénibilité du travail, etc.). Enfin l'accord prévoit d'orienter les livreurs vers des zones d'opportunités de revenus, ce qui semble pouvoir permettre à la plateforme d'affecter les prestations aux travailleurs les plus proches des restaurants et ainsi de réduire le temps d'approche et d'anticiper d'éventuels versements de compléments différentiels de revenus. Les plateformes ne cachent pas que le premier critère d'attribution des courses, c'est la proximité géographique et le temps d'approche et si le livreur a déjà une commande dans la même direction. Il faut savoir que ce dernier critère n'est pas un avantage pour le travailleur mais pour la plateforme qui selon de nombreux témoignages établit alors un prix inférieur pour la deuxième livraison ! L'accord, outre le niveau très bas du prix, ne donne pas plus de visibilité et de prévisibilité des revenus et ne s'est pas intéressé à la notion de prix décent et encore moins de juste prix du travail. Or la demande principale des coursiers, c'est de gagner décemment leur vie, de pouvoir rembourser leurs frais, de pouvoir se protéger socialement et d'avoir quelque chose pour vivre et se reposer.

Bien avant la date de signature de l'accord collectif susmentionné, la plateforme Uber Eats proposait un dispositif d'incitation à la performance qui consistait à proposer un revenu garanti pour un nombre de courses à réaliser en un temps limité. (Par exemple trois courses à réaliser en une heure avec un revenu garanti de 11 euros ; si la recette des trois courses est inférieure, alors la plateforme compense la différence). De son côté, la plateforme Deliveroo a envoyé aux livreurs de Bordeaux un message fin juin 2023 augurant d'une adaptation à l'accord collectif par une uniformisation des tarifs quelles que soient les conditions réelles de réalisation de la prestation. Le message indique l'introduction d'un coefficient multiplicateur du tarif de base de la course en remplacement des conditions tarifaires exceptionnelles justifié par la volonté de la plateforme de « mieux refléter le type de prestation, mieux tenir compte de la distance et de l'effort nécessaire ». Ainsi les plateformes, soit par anticipation, soit par adaptation, disposent de multiples ressources pour modifier les formules de calcul des prix pour augmenter leurs propres revenus au détriment de ceux des travailleurs et ce nonobstant des accords collectifs.

La CGT et Sud se sont opposés à la signature de l'accord pour les mêmes raisons à savoir l'impossibilité même de négocier sans disposer d'une base légale à caractère impératif instituant une rémunération minimale qui soit décente au sens des textes nationaux, européens et internationaux. Ce sont

d'autres considérations qui ont conduit Union-Indépendants³⁶ à ne pas signer les accords VTC et livreurs. S'agissant de l'accord VTC, la tarification proposée – et actée – était inférieure à la pratique dans la plupart des plateformes de transport de personnes, sauf en l'espèce d'Uber. Or, se référant aux usages de toute négociation collective de CCT sectorielle, Union estime que le montant ne peut pas être inférieur aux pratiques des entreprises du secteur, que toute négociation collective se fait sur la base haute du secteur. Or l'accord en cause n'est pas un accord d'entreprise mais un accord de secteur ! Une tarification inférieure à la pratique n'a aucun intérêt. L'accord Livreurs n'a pas non plus été signé par Union³⁷ pour deux raisons. D'une part, l'organisation réfute la tarification horaire car il s'agit d'indépendants et non de salariés et d'autre part, le montant négocié était déjà acquis par une majorité de travailleurs. Plus fondamentalement, Union-Indépendants considère d'autre part qu'une négociation collective sur la rémunération doit être basée sur une approche globale qui corresponde au prix du service rendu constitué de divers éléments : la distance, la prise en charge, la dépose, le service à la porte³⁸, l'implantation sur le territoire³⁹, le mode de transport, etc. Face au « subterfuge que représente le revenu horaire garanti », Union-Indépendants oppose le juste prix qui doit aussi être un prix décent. Cela suppose d'intégrer les éléments de protection sociale, de droit au repos et aux congés permettant au travailleur indépendant de recouvrer son libre arbitre, sa liberté de choix face à la demande, pour sortir de la contrainte de la survie » ou de la dictature de la faim. Malgré cela, le droit d'opposition à l'accord⁴⁰ qui a été discuté avec la CGT n'a pas été exercé.

En réalité les chauffeurs comme les livreurs ont vu leurs revenus réels baisser dans la période qui a suivi l'entrée en vigueur des accords collectifs, la garantie minimale ayant mué en un prix plafond, ce qui a sans doute

36. Union comme les autres organisations de travailleurs disposent de trois sièges chez les livreurs (troisième siège obtenu en plus des prévisions réglementaires en vertu du protocole d'accord de méthode) et deux chez les VTC. Chez VTC, une grande majorité des négociateurs sont des VTC indépendants accompagnés le plus souvent d'un représentant de la fédération des transports du syndicat d'appartenance. Côté livreurs, ce sont des livreurs également accompagné d'un représentant de la fédéra, pas de livreur chez FNAE, deux pour Union, la CGT (deux livreurs, un indépendant et un salarié), Sud (un livreur) et un représentant fédération pour CFDT et CGT.

37. Refus faisant suite à une consultation de 980 livreurs dont 52 % se sont exprimés en défaveur de l'accord. Union revendique 250 adhérents et une audience de 4000 livreurs en groupes WhatsApp de ville.

38. Si le client habite dans un immeuble collectif, une chose est de livrer à la porte de l'immeuble ou à la porte de l'appartement.

39. La tarification ne peut pas être la même à Paris qu'à Tulle ou dans un village. Dans ces derniers cas non seulement la distance n'est pas la même mais surtout le retour se fait à vide.

40. Le droit d'opposition à un accord majoritaire est ouvert aux organisations représentatives ayant obtenu plus de 50 % des suffrages exprimés.

contribué à élargir la résistance⁴¹, jusqu'ici portée par la CGT, Union-Indépendants et Sud à la FNAE qui s'est exprimée sur son changement de position après avoir cependant signé le 19 décembre 2023 l'avenant revalorisant le prix minimum de la course pour les chauffeurs VTC passant de 7,65 euros à 9 euros à partir du 1^{er} février 2024. Elle s'est refusée à signer un accord proposé pour instaurer à partir du 1^{er} mai 2024 une garantie minimale horaire de 30 euros/heure d'activité (lissé sur le mois) assortie d'une garantie minimale de 1 euro/km. Elle estime que « c'est en deçà des seuils de rentabilité des chauffeurs », que c'est « une menace pour l'indépendance », et « un stratagème des plateformes pour esquiver tout risque de requalification des indépendants tout en les « tenant en laisse ». Elle s'est aussi opposée à un autre accord signé exclusivement par l'association des VTC de France (AVF) majoritaire dans le collège VTC – travailleurs sur le libre choix des courses par les chauffeurs. Ce sujet a en réalité fait l'objet d'une expérimentation d'une nouvelle fonctionnalité dans l'application Uber dite « Mon chauffeur préféré » sur la ville de Lyon⁴². Le préambule de l'accord stipule que les chauffeurs conservent « leur liberté d'organiser leur activité en fonction de leurs propres contraintes et de leurs aspirations » ou d'émettre « des préférences sur les propositions de courses qui leur sont faites » et ainsi « renforcer l'autonomie qu'ils exercent dans leur activité ». Cette expérimentation de plateforme formalisée dans un accord collectif montre une nouvelle fois l'ambition normative des plateformes de contrer le projet de directive européenne sur les indices de subordination à des fins de requalification. La FNAE souligne que par-delà l'expérience lyonnaise montre que les algorithmes « valident de préférence les chauffeurs les moins chers – plus intéressants pour les plateformes parce qu'ils font plus de courses et coûtent moins cher ; la FNAE estime qu'un tel système conduit inévitablement à réduire la rentabilité pour tous les chauffeurs au détriment de leurs conditions de travail et de leurs droits ». La FNAE dénonce un autre risque, le recrutement massif de plusieurs milliers de chauffeurs en 2024 avec toutes les conséquences que cela peut avoir sur la rémunération comme démontré ci-dessus.

Ces accords arrachés fin décembre avec des mises en œuvre entre février et mai 2024 et ces résistances affichées doivent être resitués dans la temporalité de nouvelles élections des représentants des organisations

41. En témoignent deux communiqués communs à l'intersyndicale mise en place en décembre 2023 rassemblant la FNAE, la CGT, Union-Indépendants et Sud en date du 10 et du 22 janvier 2024 sur la renégociation de la garantie minimale de revenu horaire des livreurs.

42. Voy. sur le site de la FNAE, « VTC et plateformes ; la FNAE dénonce la scandaleuse mascarade des dernières négociations », <https://www.federation-auto-entrepreneur.fr/actualites/vtc-plateformes> (consulté le 19 janvier 2024).

syndicales représentatives au sein de l'ARPE programmées en mai 2024. Ils traduisent la volonté manifeste des plateformes d'instrumentaliser le dialogue social, de défendre la viabilité, la pérennité et l'utilité du dialogue social de plateforme à la française face au projet de directive européenne. Il s'agit pour les organisations de travailleurs de gagner en légitimité et en représentativité chacune selon son répertoire mais toutes pour montrer qu'elles défendent bien les intérêts de leurs membres.

Pour conclure, les résultats du dialogue social sur le prix ou le revenu sont un révélateur des écueils induits par le choix politique du législateur français de confier la régulation et toute la régulation du travail de plateforme au dialogue social. Le tout contractuel conduit à une impasse, relève de la tromperie manifeste et sert de cheval de Troie hier contre le juge français, aujourd'hui contre le législateur européen. Or, il existe des sujets sur lesquels le législateur doit apporter son concours pour des raisons d'intérêt général, de protection, d'égalité, de développement, de régulation de la concurrence, etc. quand manifestement une telle asymétrie de forces existe entre les parties dans leurs relations individuelles comme collectives. C'est à l'évidence le cas de la rémunération ainsi que le préconise la directive européenne sur le salaire minimum.

