

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

Sur le marché des VTC, la concurrence est rude et la rébellion grandissante. Fatigués de leurs conditions de travail, les chauffeurs cherchent à acquérir davantage de sécurité. Plateformes et syndicats tentent de répondre à leurs revendications, avec leurs armes.

27 novembre 2020

Entre les chauffeurs et les plateformes de VTC, la romance des débuts est définitivement enterrée. Si le divorce n'est pas encore prononcé, les procès se multiplient pour tenter de faire plier les géants du secteur et acquérir quelques avantages supplémentaires. En mars dernier, la Cour de cassation rendait caduc le caractère d'indépendance existant entre les chauffeurs de VTC et les plateformes. Ces dernières, qui sont plus d'une dizaine en France, ont compris qu'elles avaient une carte à jouer sur ce créneau pour tenter de fidéliser leur force vive, les chauffeurs, pour surtout éviter de les perdre... Il faut dire que la concurrence est rude et le turn over important, les chauffeurs travaillant pour plusieurs plateformes en même temps. Ainsi, la plateforme EureCab, qui permet déjà à ses chauffeurs de déterminer le tarif de leurs courses, vient d'annoncer qu'elle allait également leur ouvrir une partie de son capital, gratuitement. Argument marketing ou véritable avancée, que peuvent attendre les conducteurs de ces promesses ?

Fidéliser les chauffeurs

Eurecab n'est pas le premier acteur du secteur à vouloir surfer sur la vague de l'actionnariat. En 2018 déjà, Heetch annonçait qu'elle offrirait la possibilité aux chauffeurs réalisant plus de 100 trajets par an d'acheter des BSA (bons de souscriptions d'actions). La proposition était simple : investissez maintenant, vous ferez une plus value en revendant vos actions dans quelques années. La plateforme espérait ainsi motiver ses actionnaires à améliorer leur performance pour gagner encore plus. Deux ans plus tard, Heetch reconnaît que la proposition n'a jamais vu le jour "*pour des raisons réglementaires*", avec le risque de requalification des chauffeurs en salarié.

De son côté Eurecab propose davantage un intéressement qu'une véritable ouverture de son capital avec droit de vote. "*Proposer un intéressement des chauffeurs au capital est quelque chose d'assez compliqué car il faut prendre en compte des centaines de conducteurs et une population tournante*", explique Théodore Monzies, co-fondateur et président d'EureCab. Pour ne "*pas rendre impossible la gouvernance de la société*", l'entrepreneur a préféré offrir à ses chauffeurs une partie de la valeur patrimoniale du capital d'EureCab. Chaque mois des Tokens

(10 Tokens correspondant à une action) seront attribués aux chauffeurs en fonction de leur qualité de service et de leur apport de clients. Un chauffeur partenaire pourrait ainsi remporter l'équivalent de 2500 euros par an, avance l'entreprise.



À lire aussi

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

"On veut rapidement arriver à 1% de capital versé par mois et pourquoi pas jusqu'à 50% s'ils ont apporté beaucoup de valeur", détaille le co-fondateur d'Eurecab. Ce n'est donc pas tant l'ouverture à des droits que propose Théodore Monzies mais plutôt la création d'un capital à venir, les chauffeurs pouvant le récupérer en revendant leurs Tokens ou en attendant la cession de la plateforme... Le président d'EureCab y voit ainsi une manière de *"redonner aux chauffeurs une perspective, un futur pour qu'ils puissent se projeter et qu'individuellement ils se comportent en entrepreneur en s'intéressant davantage à la qualité des services et des prestations offertes aux clients."* C'est aussi et surtout une tentative pour les fidéliser et tenter d'améliorer les propres performances de la plateforme.

La coopérative offrirait une meilleure protection

Autant dire que l'accueil de Brahim Ben Ali, secrétaire général du syndicat INV (intersyndicale nationale VTC) à cette proposition, n'est pas tendre. Depuis quelques temps *"nous assistons à la fashion week, un défilé d'idées"* pour attirer les chauffeurs. Mais derrière ces annonces, l'intéressé ne voit *"qu'un subterfuge dont le premier objectif est de donner de la visibilité à la*

plateforme grâce à belle opération de communication". En aucun cas, ces solutions ne permettront aux conducteurs de "prendre part aux grandes décisions qui seront toujours votées par le comité d'administration" , regrette t-il.

Le secrétaire général, à l'avant de tout combat contre Uber & co, prêche aussi pour sa paroisse, mettant en avant le projet de coopérative qu'il est en train de monter, sur l'exemple de celle lancée par des livreurs à vélo. Une semaine après l'ouverture des adhésions, la structure a reçu plus de 140 demandes, soit 35% de son objectif final, revendique Brahim Ben Ali. La France comptabiliserait entre 25 et 30 000 chauffeurs. *"Nous attendons d'en avoir 500 pour structurer et lancer complètement le projet" , précise t-il.*

Dans un rapport publié en janvier 2020 sur le site de la fondation Jean Jaurès, Jérôme Giusti et Thomas Thévenoud expliquent que ce type de regroupement assureraient aux chauffeurs une certaine protection. Ceux-ci pourraient bénéficier du statut d'entrepreneur associé salarié (ESA) d'une Coopérative d'activité et d'emploi (CAE) qui leur offrirait une protection proche de celle d'un salarié classique. Théodore Monzies tempère néanmoins la force de ce type de structure. *"Un groupe de chauffeurs qui veut prendre en main son activité n'a pas forcément l'ambition de se développer et développer un nouveau modèle comme nous voulons le faire" , estime t-il.*

De son côté, Brahim Ben Ali voit dans les réactions en chaine des plateformes de VTC, un signe *"qu'elles ont peur de la coopérative que nous sommes en train de créer"* . La bataille ne fait que commencer entre les plateformes elles-mêmes et la future coopérative.

Article écrit par Anne Taffin