

Alternative à l'uberisation: des livreurs à vélo lancent leurs coopératives

R rapportsdeforce.fr/classes-en-lutte/alternative-a-luberisation-livreurs-a-velo-lancent-leurs-cooperatives-12011181

Stéphane
Ortega

01/12/2017



Uberisés, précarisés, exploités, et si l'avenir des livreurs à vélo passait par des coopératives. À Bordeaux, Nantes, Lille, ou Paris, des projets d'entreprises collectives ont émergé ces derniers mois, parallèlement à la lutte des coursiers contre la plateforme Deliveroo l'été dernier. D'autres projets plus anciens poursuivent leur développement sur le marché de la Foodtech ou de la livraison du dernier kilomètre.

« Le meilleur moyen pour éviter les abus de l'uberisation et s'en sortir, c'est de créer notre propre société : une coopérative. », explique Arthur Hay, coursier à vélo depuis deux ans à Bordeaux. Avec trois collègues, coursiers comme lui, ils ont créé début novembre une association de préfiguration en attendant d'avoir assez de clients pour financer les deux emplois minimums nécessaires à la création d'une Société coopérative et participative (Scop). Objectif qu'ils espèrent atteindre dans six mois.

Un choix logique pour Arthur Hay qui est également secrétaire général du syndicat des coursiers à vélo CGT de la Gironde. Viré par Deliveroo à l'occasion du [conflit](#) qui a opposé la plateforme à une partie de ses livreurs l'été dernier, il n'a plus pu travailler, les autres plateformes ne voulant pas l'embaucher. Pour lui, la création d'une Scop est complémentaire de l'action syndicale pour améliorer les conditions de travail du petit millier de coursiers qui arpentent la ville. « Nous avons reçu beaucoup de messages de soutien de livreurs sur Bordeaux

et d'autres villes nous disant : faites ça bien, grossissez et embauchez », assure Arthur qui fait partie des anciens dans le métier. Loin de passer pour des fous auprès de leurs collègues, les quatre futurs coopérateurs pensent répondre au désir d'avoir une rémunération fixe et de ne pas être éjectés arbitrairement par les géants de la Foodtech. Ainsi, les apprentis coopérateurs rêvent d'embaucher *« ceux qui galèrent, qui ont des familles ou qui ont été virés lors des mouvements »*.

Leur but est de montrer que les coopératives peuvent gérer le marché que les plateformes ont créé. À l'opposé du modèle pyramidal des entreprises classiques, Arthur Hay et ses amis aspirent à créer une entreprise démocratique où ils sont tous propriétaires et décisionnaires. Pour cela, l'entrée dans la coopérative implique d'être coopérateurs. S'ils tendent à privilégier le statut de salarié plutôt que celui d'autoentrepreneur, ils n'en font pas une règle indépassable. Une partie non négligeable des coursiers à vélo souhaitant rester indépendants. Un des quatre futurs coopérateurs, étudiant par ailleurs, est attaché à la flexibilité de ses horaires et conservera son statut d'autoentrepreneur.

Vers une fédération de coopératives ?

Bordeaux n'est pas la seule localité à voir des livreurs tentés par l'aventure coopérative. L'envie de regrouper les initiatives fait son chemin. Une réunion est programmée le 16 décembre pour essayer de coucher sur le papier *« une unité de vue entre différentes coopératives souhaitant se fédérer »* annonce Arthur Hay. Mais aussi, dans l'objectif de grouper des achats, d'être en meilleure position pour négocier des contrats et d'aider de nouvelles villes à démarrer. Les coursiers girondins y seront représentés tout comme les Toulousains d'Applicolis. Ces derniers mettent en relation transporteurs et commerçants avec une interface numérique, et assurent des livraisons. Coopcycle, la plateforme open source, alternative à Deliveroo mise à disposition des coopératives, n'y enverra probablement qu'un observateur, jugeant l'initiative un peu précipitée. D'autres villes où des projets se font jour comme Nantes, Lille, La Rochelle ou Rennes n'ont pas annoncé leur présence.

À Nantes, l'idée de créer une Scop a repris de la vigueur après la lutte menée par l'Association des bikers nantais. Cinq coursiers mobilisés avec eux, à ce moment-là, se sont associés à un développeur en vue de créer leur boîte. Une façon pour eux d'éviter leur uberisation en redonnant du sens à leur travail. *« Dans la Foodtech, vous n'avez pas de patron, vous ne voyez personne en face de vous, vous subissez juste un système »*, constate Christophe, un des six membres des Coursiers Nantais. Structurés en association pour l'heure, ils aspirent à se salarier et à décider ensemble autant que possible.

« C'est un milieu au public assez jeune, se projetant peu, où des profils très différents coexistent. Certains sont issus du monde du vélo, mais il y a également beaucoup d'étudiants et de plus en plus de personnes venant des cités parce qu'il n'y a pas besoin de CV ou d'entretien d'embauche », explique Christophe. Renvoyant à plus tard la question de représenter une alternative pour d'autres coursiers, il se fixe sur leur priorité du moment. Aujourd'hui, l'enjeu est de chercher des clients et de finaliser leur offre tout en s'organisant mieux. L'idée d'une fédération, aussi séduisante soit-elle, paraît éloignée de leurs possibilités. Même chose à Lille où deux coursiers à vélo ont intégré une Coopérative d'activité et d'emploi (CAE), une sorte d'incubateur de Scop. Déjà autoentrepreneurs, ils n'ont jamais travaillé pour les plateformes et entretiennent peu de liens avec leurs livreurs. L'initiative d'une fédération ne correspond pas tout à fait au stade de développement de leur projet.

L'Uberisation bouscule aussi le modèle coopératif

Outre les difficultés inhérentes à la diversité des niveaux de développement de chaque projet, la volonté de fédérer bute sur une équation difficile à résoudre. Celle de faire coexister l'aspiration à des protections collectives d'un côté et de l'autre la volonté individuelle d'indépendance, voire de flexibilité des horaires. Air du

temps oblige, « 80 % des livreurs souhaitent garder leur statut d'autoentrepreneur », selon Florent Fournier, un des trois créateurs d'Applicolis à Toulouse. Un statut pourtant en décalage avec la philosophie du monde coopératif où le modèle est généralement celui du salarié coopérateur, propriétaire de l'entreprise.

Dans le marché en pleine expansion de la Foodtech et plus généralement celui de la livraison du dernier kilomètre, chaque structure coopérative bricole sa propre ligne de conduite. À côté de la volonté de se salarier des coursiers bordelais existent d'autres réalités. Applicolis, la plateforme collaborative de livraison toulousaine, est antérieure au conflit qui a agité les plateformes l'été dernier. Elle fournit une application dont ses coursiers sont propriétaires et qu'ils gèrent en fonction de leurs besoins. Les Bordelais en ont d'ailleurs bénéficié. Elle souhaite permettre aux livreurs à vélo de s'écarter des plateformes de type Deliveroo, même si nombre d'entre eux restent autoentrepreneurs.



« Le problème n'est pas le statut, mais les conditions de rémunération et de stabilité . », affirme Florent Fournier d'Applicolis « Nous travaillons à une solution avec la Confédération générale des Scop pour trouver un compromis entre la flexibilité que souhaitent avoir les livreurs et le statut de salarié avec les avantages qu'il comporte ». La coopérative veut proposer une expérimentation à l'État à l'occasion des Assises de la mobilité, initiées par la ministre des Transports afin d'élaborer la loi d'orientation des mobilités début 2018. En résumé, un statut de salarié qui pourrait choisir ses horaires librement. « Pouvoir faire 20 heures une semaine et 40 heures la suivante sans pénaliser l'entreprise ou le travailleur », imagine le gérant d'Applicolis pour qui le marché du travail est en train de se « casser » par manque de flexibilité tant pour les employeurs que pour les salariés. Une vision un peu différente de celle mise en œuvre par les livreurs bordelais ou Coopcycle à Paris.

Faire cohabiter des projets aussi divers dans une même structure fédérative sera au cœur des enjeux des prochains mois pour les coopératives des livreurs à vélo. D'autant qu'ils ne sont pas les seuls sur le marché. Alternmobil, une des entreprises phares de l'économie sociale et solidaire (ESS) dans le secteur de la livraison, a tranché le débat sur le statut des travailleurs. Elle n'accepte pas d'autoentrepreneurs en son sein. Vieille de dix ans, la coopérative n'est pas vraiment présente sur la Foodtech. Mais, bien qu'issue d'une culture assez entrepreneuriale assumant son désir de développement économique dans un marché très concurrentiel, elle ne souhaite pas offrir de statut moins protecteur que le salariat. La création d'une fédération avec de nouveaux

acteurs ne fait pas partie de son agenda, d'autant qu'elle a rangé au second plan l'ambition égalitaire de sa gouvernance. Installée à Toulouse, Nice et Montpellier, elle compte s'implanter en 2018 à Bordeaux et Nantes puis à Paris en 2019. D'ici là, les coursiers à vélo venant des plateformes devront trouver leur modèle s'ils veulent survivre.