



VTC : On a une dignité, il ne faut pas accepter la sauvagerie d'Uber

Béatrice Parrino, Le Point, le 17.05.2016

Sayah Baaroun, secrétaire général du syndicat Unsa dédié aux VTC, s'inquiète des liens économiques qui unissent la société à ses chauffeurs. Entretien.

Sayah Baaroun est secrétaire général du syndicat Unsa dédié aux chauffeurs privés et autres VTC. Montée en octobre 2015, cette organisation fait figure d'exception dans le paysage syndical français.

Un chauffeur privé n'est-il pas en effet un patron ?

Un syndicat comme l'Unsa ne doit-il pas défendre que les salariés ?

Alors pourquoi une telle union ?

En arrière-plan se dessine la polémique sociale du moment : l'Urssaf Ile-de-France estime que les chauffeurs Uber devraient être des salariés de l'entreprise américaine, et non pas des travailleurs indépendants comme c'est actuellement le cas.

Chauffeur indépendant, Sayah Baaroun répond à nos questions.

Le Point.fr : Un chauffeur VTC est-il un travailleur indépendant ou un salarié ?

Sayah Baaroun : La profession est clairement divisée en deux camps. Il y a des chauffeurs qui se comportent comme des patrons. Ceux-là sont prêts à démarcher des clients, à se charger de la facturation...

Et il y a les autres, qui s'appuient sur des plateformes technologiques comme Uber ou Chauffeur-Privé : ils attendent que des clients les contactent pour entrer en action. En échange, Uber ou Chauffeur-Privé se chargent de l'aspect administratif, et se rémunèrent évidemment au passage. Je ne suis pas certain qu'avec une telle mentalité, ces derniers puissent se revendiquer indépendants, même si sur le papier ils le sont.

L'Urssaf Ile-de-France remet en cause cette « indépendance » et demande à ce que les chauffeurs Uber soient considérés comme des salariés...

Et pour cause : ces chauffeurs ne décident de rien. C'est cette plateforme qui fixe les prix, qui les revoit du jour au lendemain à la baisse, qui inflige des sanctions...

Il est souhaitable que ce type d'organisation soit remise à sa place, c'est-à-dire à celle d'apporteur d'affaires, et que les chauffeurs gagnent leur indépendance. L'Urssaf s'est intéressée à ce type de modèle d'affaires, car elle sent bien que des rentrées fiscales lui échappent.

Comment cela ?

Il ne faut pas se voiler la face. Beaucoup de chauffeurs ne déclarent pas tous leurs revenus. Pour connaître la réalité de l'activité des chauffeurs privés, l'Urssaf devrait perquisitionner chacun d'entre nous.

Pour l'heure, elle a perquisitionné Uber, qui ne peut lui remettre d'éléments précis sur nous. D'après nos estimations, si vous travaillez honnêtement, vous pouvez espérer 1 400 euros net par mois pour 60-70 heures de boulot.

Ce n'est pas ce que disent les plateformes...

Elles promettent beaucoup de choses, dont un gros chiffre d'affaires. Ce qui n'est pas vrai, une nouvelle fois. Lorsque vous êtes jeunes, au chômage, sans qualification, ce type de discours est pourtant alléchant. Mais soyons honnêtes, on se plaint, mais on a tout de même décidé de signer pour qu'Uber décide de tout.

Quelle serait la solution ?

On a une dignité en France, il ne faut pas accepter la sauvagerie d'Uber, il ne faut pas accepter de devenir des esclaves.

Si l'ubérisation continue ainsi, il va détruire notre modèle social. L'action de l'Urssaf doit permettre de clarifier la situation. Mais le modèle économique d'Uber aurait du mal à survivre au salariat.

Un chauffeur salarié qui travaillerait 48 heures par semaine pourrait revendiquer une rémunération de 2 000 euros net par mois.

Faites vos calculs... Rira bien, qui rira le dernier !
