

LE RÉVEIL

DES COCHERS-CHAUFFEURS

UBER FILES

**MACRON ET UBER :
LES LIAISONS DANGEREUSES**

**Extraits du rapport parlementaire
du 11 juillet 2023**

COCHERS-CHAUFFEURS

CGT TAXIS

À NOS SYNDIQUÉS

COMMÉMORATION

EN MÉMOIRE

DE NOS MARTYRS

DIMANCHE 22 OCTOBRE 2023

À 11 H

CIMETIÈRE DE LEVALLOIS

101 RUE BAUDIN

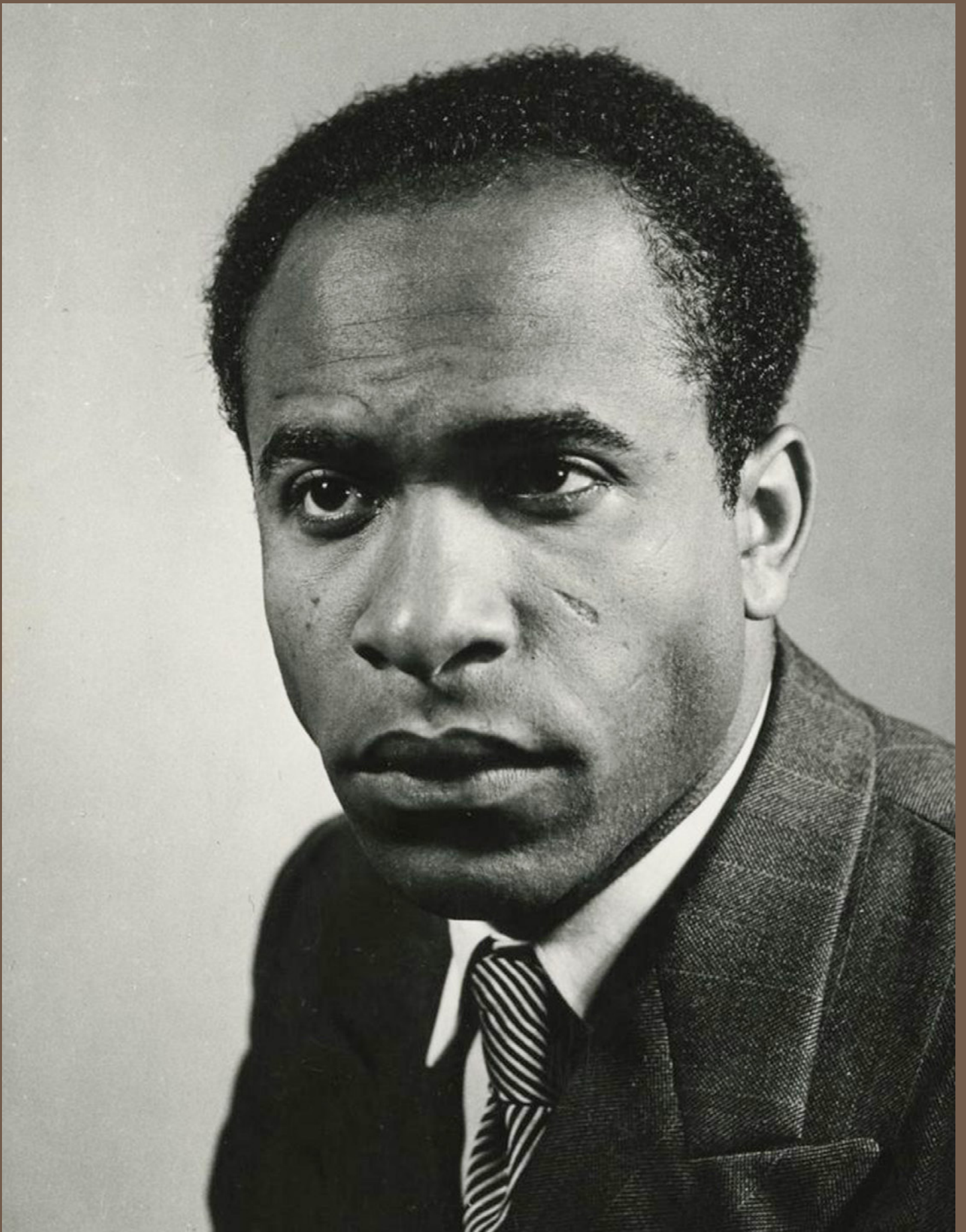
***Militants, soyez présents pour honorer
la mémoire de nos anciens !***

LE RÉVEIL DES COCHERS-CHAUFFEURS - Organe de la Chambre Syndicale des Cochers-Chauffeurs CGT (fondé en 1884)

Imprimerie Rivet Presse Édition - Rue Claude-Henri Gorceix - 87000 Limoges

Mise en page : La Petite Imprimerie - Le directeur de publication : Claude PROTOIS - Dépôt légal n° 7 - 2000 - ISSN 1760-5180

N° CPPAP : 1225 S 07479 - Éditeur : CSCC CGT Taxis - 3, rue du Château d'Eau - 75010 Paris



« Chaque fois que la dignité et la liberté de l'homme sont en question, nous sommes concernés, Blancs, Noirs ou Jaunes, et chaque fois qu'elles seront menacées en quelque lieu que ce soit, je m'engagerai sans retour. »

Frantz FANON

UBER FILES : SUITE ET FIN ?

Ce que sont les Uber files

L'expression *Uber files* désigne un ensemble de 124 000 documents de nature diverse (courriels, copies de SMS, notes, etc.), d'un volume de 18 gigaoctets, recueillis par M. Mark MacGann, ancien salarié d'Uber chargé du *lobbying*, dans ses fonctions au sein de cette entreprise, et confiés par celui-ci au quotidien britannique *The Guardian*.

Comme l'a indiqué M. Damien Leloup, journaliste au quotidien *Le Monde*, lors de son audition par la commission d'enquête, le responsable des investigations du quotidien britannique *The Guardian*, M. Paul Lewis, a cherché « à mettre sur pied, avec le consortium international des journalistes d'investigation un groupe d'enquête rassemblant plusieurs médias internationaux », « pour analyser cette gigantesque masse d'informations »⁽¹⁾.

Les documents couvraient essentiellement la période allant de 2014 à 2016, et de nombreux fichiers concernaient Uber France. Les révélations concernant la France ont été examinées par des journalistes du *Monde*, à savoir MM. Jérémie Baruch, M. Abdelhak El Idrissi, M. Damien Leloup, M. Adrien Sénecat et M. Martin Untersinger, et de Radio France, à savoir Mme Élodie Gueguen.

Comme l'a indiqué M. Damien Leloup au cours de son audition, « il [...] est rapidement apparu qu'ils contenaient une grande quantité d'informations d'intérêt public. Les agendas, courriels, présentations et comptes rendus de réunions internes d'Uber éclairaient d'un jour nouveau la période d'installation de l'entreprise dans l'Hexagone, caractérisée par de violentes manifestations de chauffeurs de taxi et par deux projets de loi relatifs à l'activité de l'entreprise, qui faisait la une de l'actualité quasi quotidiennement.

« Ces documents montraient notamment qu'Uber a multiplié les rendez-vous secrets avec de nombreux parlementaires, ainsi qu'avec le ministre de l'économie de l'époque, M. Emmanuel Macron, considéré par l'entreprise comme un important soutien.

« Ils montraient qu'Uber a fourni des amendements clé en main à des parlementaires sympathisants de la cause et des objectifs de l'entreprise, embauché des agences aux méthodes douteuses pour mener des campagnes d'influence, payé des universitaires pour écrire des études soigneusement encadrées pour lui être favorables, fait appel aux ressources de la diplomatie américaine et secrètement aidé à créer une organisation de chauffeurs de VTC, présentée comme indépendante mais dont elle contrôlait en réalité l'action.

« Ils montraient également à quel point Uber pratiquait une optimisation fiscale agressive, cherchait à entraver des enquêtes la visant et tentait de profiter de ses contacts politiques pour échapper à des contrôles et des perquisitions.

« Les Uber files montrent aussi que les règles de transparence régissant l'action des lobbyistes, en France comme dans d'autres pays, sont aisément contournables. Face à des multinationales disposant de moyens quasi illimités, grâce à des levées de fonds considérables, les registres de transparence, à Paris comme à Bruxelles, ne font pas le poids ».

(1) Compte rendu n° 3.

SYNTHÈSE DU RAPPORT

Les *Uber files* ont révélé que, pour s'implanter en France, la plateforme de véhicules de transport avec chauffeur (VTC) Uber a imposé, au mépris de la légalité, un état de fait à l'État de droit, en violant les règles du transport particulier de personnes, en adoptant une stratégie d'évasion et d'optimisation fiscales agressive, en recourant au travail dissimulé, en échappant au versement des cotisations sociales et en se soustrayant sciemment aux contrôles des autorités.

Cette stratégie fondée sur la violation délibérée de la loi s'est doublée d'un *lobbying* agressif consistant à pénétrer au cœur des élites françaises et à exercer une influence dans la société afin de faire valoir l'image d'Uber et d'obtenir l'adaptation des lois à son modèle d'affaires dès 2013. Pour ce faire, la plateforme a déployé tous azimuts des moyens variés, en recourant à des investisseurs très influents et à des spécialistes des affaires publiques, mais aussi à des universitaires reconnus, ainsi qu'à des tactiques de manipulation de l'information et au paiement de chauffeurs pour participer à des manifestations montées de toutes pièces.

Ces méthodes n'ont suscité que peu de réactions de la part des pouvoirs publics ; au contraire, Uber a pu trouver des alliés au plus haut niveau de l'État. En effet, nombre de décideurs publics ont été favorables au développement d'Uber, par idéologie ou par naïveté, malgré le caractère illicite de ses activités. Au premier rang de ces soutiens figure M. Emmanuel Macron, un ministre de l'économie prêt à défendre les intérêts des plateformes de VTC, avec lequel Uber a entretenu des liens extrêmement privilégiés.

Cela explique en partie que, face à la stratégie d'Uber, les autorités publiques aient manqué à leur mission de protéger l'État de droit en faisant respecter les règles en vigueur. De fait, les contrôles effectués par les diverses administrations (DGCCRF, inspection du travail, Urssaf, DGFIP, etc.) et autorités (comme la CNIL) à l'égard d'Uber se sont révélés insuffisants ou inefficaces. De nombreuses dispositions des lois « Thévenoud » et « Grandguillaume » ne sont, du reste, toujours pas appliquées.

Les conséquences du développement d'Uber ont pourtant été néfastes pour l'ensemble des acteurs du secteur du transport public particulier de personnes (chauffeurs de taxis, chauffeurs de VTC et leurs clients), sans compter les pertes pour la société toute entière liées au non-paiement de l'impôt sur les sociétés et des cotisations sociales ou à l'impact négatif sur l'environnement.

Toutefois, les *Uber files* ne sont que la partie émergée de l'iceberg. Le danger de l'ubérisation ne se limite ni à Uber, ni au secteur du transport public particulier de personnes, ni à la période 2014-2016. En effet, l'ubérisation s'étend rapidement à de nouveaux secteurs, en particulier la livraison (avec des plateformes comme Uber Eats, Deliveroo, Getir ou Stuart) et le travail temporaire (avec notamment Mediflash et StaffMe), répandant avec elle les pratiques illicites d'Uber.

Les corollaires en sont une extrême précarisation des travailleurs, au premier chef ceux qui sont sans papiers, et une menace montante constituée par l'accumulation de données par ces plateformes et les pratiques induites par le management algorithmique.

Au demeurant, la *lobbying* des plateformes est toujours aussi intense et la propension du Gouvernement à écouter les gros aux dépens des petits se poursuit. Ainsi, le *lobbying* des plateformes de VTC sur la question des conditions de formation et d'examen des chauffeurs ne s'est pas arrêté depuis 2017. Les plateformes ont également multiplié les démarches afin d'éviter toute requalification de leurs travailleurs en salariés, à travers la création d'une nouvelle forme de dialogue social entre les plateformes et leurs travailleurs, sous le contrôle d'Uber et sous l'égide de l'Autorité des relations sociales des plateformes d'emploi (ARPE). Uber poursuit aussi ses tentatives de corruption des représentants des chauffeurs. Il faut encore ajouter la guerre menée par les plateformes contre la proposition de directive européenne relative aux travailleurs des plateformes, qui tend à instaurer une présomption réfragable de salariat pour ces derniers, et le combat des sociétés du « *quick commerce* » pour influencer les règles d'urbanisme relatives aux « *dark stores* », ces locaux des centres-villes destinés au stockage des produits et à la préparation des commandes pour des livraisons rapides.

Les révélations des *Uber files* ont ainsi confirmé de graves failles au sein du dispositif censé prévenir les conflits d'intérêts et garantir la transparence des échanges entre représentants d'intérêts et responsables politiques – failles qui demeurent béantes près de dix ans après les premiers faits découverts par ces révélations. Elles montrent que des entreprises ont pu, grâce à des moyens financiers colossaux et en toute connaissance de cause, braver la loi votée par les représentants du peuple pour implanter un modèle capitaliste d'externalisation de l'emploi destructeur du salariat et des droits des travailleurs, avec l'unique intention de réaliser un maximum de profits. Dans cette entreprise de sape des acquis sociaux, de la solidarité nationale et des réglementations sectorielles, elles ont trouvé des relais chez des personnalités politiques acquises à leur cause, et ont profité de la complaisance silencieuse d'une bonne partie de l'appareil d'État. Depuis l'élection à la Présidence de la République de l'ancien ministre de l'économie, de graves manquements de l'État à faire respecter le droit demeurent, offrant aux plateformes une certaine impunité. Pire, la stratégie de *lobbying* de ce capitalisme de plateforme semble totalement intégrée à la stratégie politique de l'exécutif d'attaque du salariat sous couvert de « présomption d'indépendance ».

Face à ces graves dérives, la rapporteure formule **47 propositions** afin de mieux encadrer le *lobbying*, de renforcer la publicité des processus d'élaboration des normes, de garantir l'application de la loi aux plateformes et de construire des alternatives à l'ubérisation en remettant le Parlement au cœur des décisions prises par la France au niveau européen : **12 d'entre elles sont prioritaires.**

LISTE DES 47 PROPOSITIONS

Proposition n° 1 : Instaurer dans la Constitution un droit de révocation populaire des élus sous la forme d'un référendum d'initiative citoyenne.

Proposition n° 2 : S'agissant du registre des représentants d'intérêts, supprimer le critère de l'initiative pour imposer aux représentants d'intérêts de déclarer leurs contacts avec des décideurs publics même s'ils n'en sont pas à l'initiative.

Proposition n° 3 : S'agissant du registre des représentants d'intérêts, modifier le critère du nombre de contacts afin de l'apprécier au niveau de la personne morale et non plus des personnes physiques ainsi qu'au niveau du groupe et non plus des filiales.

Proposition n° 4 : Augmenter la fréquence de déclaration et de publication des informations contenues dans le répertoire numérique des représentants d'intérêts.

Proposition n° 5 : Attribuer à la Haute autorité pour la transparence de la vie publique (HATVP) un pouvoir de sanction adminis-

trative en cas de non-respect par les représentants d'intérêts de leurs obligations déclaratives.

Proposition n° 6 : Confier à la HATVP la délivrance des agréments aux associations de lutte contre la corruption.

Proposition n° 7 : Instaurer, pour certains décideurs publics, une période d'attente obligatoire entre la fin de leurs responsabilités publiques et la reprise d'une activité privée dans le même secteur.

Proposition n° 8 : Soumettre la nomination du président du conseil d'administration de l'Autorité des relations sociales des plateformes d'emploi (ARPE) par le Président de la République à l'avis des commissions permanentes compétentes de l'Assemblée nationale et du Sénat, ainsi que celle de tout dirigeant d'une autorité équivalente.

Proposition n° 9 : Renforcer la formation des agents publics aux règles de la déontologie et de la prévention des conflits d'intérêts, et diffuser les bonnes pratiques.

Proposition n° 10 : Nommer un déontologue indépendant au niveau interministériel chargé de contrôler le respect des règles de la déontologie par les membres du Gouvernement, les membres de cabinet ministériel et les membres du cabinet du Président de la République.

Proposition n° 11 : Imposer la publicité des agendas des députés, sénateurs et membres du Gouvernement en indiquant le nom de l'organisation, l'objet de la rencontre et si des propositions de modifications de textes ont été transmises par l'organisation.

Proposition n° 12 : Créer une plateforme pour permettre aux citoyens, associations, syndicats, ONG et lobbys de rendre publics leurs amendements.

Proposition n° 13 : Imposer au Gouvernement de rendre publique la liste des représentants d'intérêts consultés dans le cadre de la préparation d'un projet de loi.

Proposition n° 14 : Élargir les pouvoirs du rapporteur d'opposition chargé de contrôler l'application de la loi, désigné en vertu de l'alinéa 2 de l'article 145-7 du règlement, afin qu'il puisse mener en parallèle du rapporteur ses propres auditions et travaux préparatoires sur le projet de loi.

Proposition n° 15 : Réduire à dix ou quinze ans la durée durant laquelle les délibérations du Gouvernement sont tenues secrètes.

Proposition n° 16 : Obliger les médias à indiquer par qui est rémunéré tout invité sur un plateau de télévision, ainsi que les commanditaires de toute étude ou sondage dont ils font état.

Proposition n° 17 : Faire adopter une loi-cadre anti-concentration des médias, relative à l'organisation et la régulation des médias, notamment sur les grands principes entourant leur propriété et leur financement.

Proposition n° 18 : Assurer une application intégrale des lois relatives aux plateformes, au premier rang desquelles les lois « Thévenoud » et « Grandguillaume ».

Proposition n° 19 : Renforcer les moyens des services publics chargés de contrôler et de sanctionner les plateformes en cas de violation de la loi pour augmenter le nombre de contrôles et les rendre plus performants.

Proposition n° 20 : Renforcer les obligations à la charge des administrations publiques et des entreprises privées par la création d'un pôle de prévention des discriminations au sein des comités sociaux et économiques (CSE) ou comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail (CHSCT) qu'il faut restaurer, en charge de la formation, de la sensibilisation des salariés, de l'évaluation des pratiques, etc.

Proposition n° 21 : Rehausser les sanctions financières pour les entreprises en cas de manquement délibéré à la loi, à 20 millions d'euros ou 4 % du chiffre d'affaires (en prenant le chiffre le

plus élevé), comme le propose le Parlement européen, afin qu'il devienne impossible de tirer un avantage d'un comportement illégal.

Proposition n° 22 : Solliciter systématiquement le ministère public pour demander au juge de prononcer la peine de dissolution de la personne morale prévue par le code pénal aux plateformes créées dans le but de permettre le travail dissimulé.

Proposition n° 23 : Faire du contrôle des plateformes une véritable priorité de l'action publique déclinée dans tous les ministères concernés.

Proposition n° 24 : Comme le propose le Parlement européen, mettre en place un objectif national de contrôle annuel des plateformes par l'inspection du travail ainsi qu'un contrôle des plateformes par l'inspection du travail dans le mois suivant chaque requalification d'un travailleur en salarié aux fins d'examiner si la requalification doit être élargie à l'ensemble des travailleurs de la plateforme concernée placés dans la même situation.

Proposition n° 25 : Réorienter les moyens de Bpifrance vers les coopératives respectant le droit plutôt que vers les plateformes privées lucratives et apporter un soutien financier et réglementaire aux collectivités territoriales et aux travailleurs impliqués dans des coopératives de livreurs, de chauffeurs ou d'autres professions, notamment des sociétés coopératives d'intérêt collectif (Scic). Ces coopératives devraient non seulement permettre à ces travailleurs de jouir des protections offertes par le droit du travail et la protection sociale des salariés, mais aussi d'organiser une maîtrise collective des applications de mise en relation. L'octroi d'aides devrait être conditionné au strict respect de tous les cadres légaux, y compris sectoriels.

Proposition n° 26 : Relancer les négociations sur l'optimisation fiscale dans le cadre de l'Union européenne et de l'OCDE.

Proposition n° 27 : Établir une liste véritablement exhaustive et crédible des paradis fiscaux, choisis selon des critères d'équité fiscale (taux d'imposition effectif minimum et critère de substance économique) et de lutte contre le blanchiment (transparence sur les bénéficiaires effectifs des entreprises).

Proposition n° 28 : Instaurer un véritable dispositif de reporting public (collecte d'informations sur les filiales des grandes sociétés localisées à l'étranger), pays par pays, de manière à contraindre les multinationales à publier les informations clés sur les impôts qu'elles payent et leurs activités, pour chaque pays dans lequel elles opèrent.

Proposition n° 29 : Relancer le projet Le.taxi et se donner les moyens de faire aboutir la création d'un bouton « Y aller en taxi » sur l'ensemble des applications de mobilité.

Proposition n° 30 : Prévoir dans la loi le caractère non suspensif de l'appel en cas de condamnation d'une plateforme pour travail dissimulé.

Proposition n° 31 : Dans l'attente, inviter systématiquement le ministère public à demander à ce que les décisions de justice à l'encontre des plateformes soient exécutoires même en cas d'appel.

Proposition n° 32 : Défendre la position du Parlement européen concernant la simplification et la généralisation de la présomption de salariat dans le cadre de la négociation du projet de directive relative à l'amélioration des conditions de travail des travailleurs des plateformes.

Proposition n° 33 : Instaurer, par la loi, une présomption réfragable de salariat pour l'ensemble des travailleurs des plateformes.

Proposition n° 34 : Requalifier en contrat de travail salarié la relation entre les plateformes numériques (comme Uber, Deliveroo...) et leurs travailleurs et tous leurs salariés faussement considérés comme indépendants.

Proposition n° 35 : Introduire par voie réglementaire un contrat type de sous-traitance afin d'y inscrire obligatoirement l'ensemble des charges directes et indirectes devant être couvertes par le contrat ainsi que la garantie annuelle de chiffre d'affaires qui permettrait au sous-traitant d'investir. Ce contrat type de sous-traitance devrait permettre d'imposer des règles aux donneurs d'ordre.

Proposition n° 36 : Créer une autorité indépendante ou une mission interministérielle afin de délivrer sous condition un agrément à toute plateforme afin de vérifier qu'elle respecte bien l'ensemble des réglementations (du travail, fiscale, des secteurs réglementés, de la concurrence, du RGPD, etc.).

Proposition n° 37 : Renforcer les obligations à la charge des administrations publiques et des entreprises privées par la création d'un pôle de prévention des discriminations au sein des comités sociaux et économiques (CSE) et la restauration de comités d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail (CHSCT), qu'il faut restaurer, chargés de la formation, de la sensibilisation des salariés, de l'évaluation des pratiques, des salaires et des carrières, etc.

Proposition n° 38 : Responsabiliser les plateformes en les rendant garantes des qualifications des travailleurs qui offrent leurs services par leur intermédiaire sous peine d'amende.

Proposition n° 39 : Réviser la circulaire interministérielle du 28 novembre 2012 (dite « circulaire Valls ») afin de permettre la régularisation par le travail du séjour des travailleurs des plateformes.

Proposition n° 40 : Réaliser des études précises et régulières sur les autoentrepreneurs exerçant par le biais de plateformes (nombre, secteurs d'activités, professions et caractéristiques économiques et sociales).

Proposition n° 41 : Introduire dans la loi une obligation de transparence s'imposant aux plateformes sur les données qu'elles recueillent et l'usage qu'elles en font.

Proposition n° 42 : Imposer aux plateformes de travail l'effacement, à intervalles réguliers, de l'historique des notes attribuées par les clients aux travailleurs qui les utilisent.

Proposition n° 43 : Imposer aux plateformes la transparence des algorithmes de plateformes.

Proposition n° 44 : Donner aux travailleurs de plateforme le droit de contester et de réviser les systèmes algorithmiques qui organisent leur activité.

Proposition n° 45 : Garantir aux représentants des travailleurs des plateformes un droit de se faire communiquer un document compréhensible et actualisé détaillant les logiques de fonctionnement des algorithmes.

Proposition n° 46 : Recenser les accidents du travail des travailleurs des plateformes de VTC et des livreurs.

Proposition n° 47 : Garantir un débat suivi d'un vote au sein du Parlement sur la position défendue par la France sur la proposition de directive européenne relative à l'amélioration des conditions de travail dans le cadre du travail via une plateforme.

CONTRIBUTION DU GROUPE ÉCOLOGISTE – NUPES

Contribution commission d'enquête "Uber files"
Groupe Écologiste - NUPES

Cette contribution au rapport de la commission d'enquête relative aux révélations des Uber files a été rédigée par Sophie Tailié-Polian au nom du groupe Écologiste - NUPES.

Les député-es du groupe saluent le travail important d'auditions réalisé par le président et la rapporteure de la commission d'enquête et espèrent que les préconisations de ce rapport seront

suivies de mesures fortes quant à l'encadrement des stratégies de lobbying des différentes plateformes. Cependant, le groupe regrette que certaines auditions n'aient pu avoir lieu en raison de l'opposition du bureau de la commission d'enquête.

Dans un contexte de recul de notre Etat de droit et de défiance institutionnelle, cette commission d'enquête présente un intérêt démocratique primordial. Il était nécessaire pour les parlementaires d'engager un travail de fond pour rendre public un pacte conclu dans la plus haute opacité entre ministres et lobbyistes.

Lorsque des ministères peuvent conclure des accords sans la moindre transparence, alors c'est la défiance envers nos institutions et nos représentant-es qui grandit.

Le flou juridique voire l'absence complète de législation dans certains cas ont conduit à des situations ubuesques dans lesquelles les intérêts économiques des plateformes ont primé, alors que l'intérêt général doit être la boussole de la puissance publique.

A travers les conclusions de ce rapport se dessinent trois grands défis : celui pour notre Etat de droit de sortir renforcé, celui pour la protection des travailleurs et travailleuses et enfin, celui d'alerter sur les conséquences néfastes d'Uber et plus généralement du système des plateformes sur l'environnement et le climat.

La révélation de méthodes scandaleuses dans le but d'implanter la plateforme Uber a mis en lumière l'impuissance des autorités publiques et la fragilité de l'Etat de droit.

La politique agressive de lobbying exercée par l'entreprise dans le but d'acquiescer une législation avantageuse pour son installation sur le territoire français est le symptôme de la défaillance des autorités publiques. Sous couvert de stratégie d'influence, Uber a déployé un arsenal de méthodes répréhensibles et malhonnêtes pour arriver à ses fins, outrepassant parfois même la loi : travail dissimulé, non paiement des cotisations sociales et optimisation fiscale. Cette stratégie s'est imposée au plus haut niveau décisionnel dans les ministères, grâce à la mise en place d'une stratégie dotée de moyens extrêmement importants et diversifiés : achat d'enquêtes par des universitaires afin de vanter les mérites de la plateforme, transmission massive d'amendements aux parlementaires, organisation de fausses manifestations, recours à des investisseurs influents, contacts directs et répétés avec différents membres du gouvernement, jouant les oppositions entre eux, etc.

La complaisance voire le soutien des pouvoirs publics à cette stratégie pose la question fondamentale de la préservation de l'Etat de droit. Comment cela a-t-il pu se produire ? Quand un lobby peut façonner la fabrique de la loi, quand la logique de l'argent passe avant les individus, lorsque des ministres tiennent secret des rendez-vous dans leur agenda, alors la défaillance des autorités publiques est nette.

Les pratiques du privé infiltrent le pouvoir et portent influence dans la prise de décision publique et politique. En l'espèce, un contrôle indépendant et transparent doit pouvoir être effectué par une autorité ou une mission interministérielle afin de vérifier que chaque plateforme respecte bien l'ensemble des réglementations comme cela est préconisé dans le rapport.

Il est urgent d'assumer une volonté politique de lutte contre les pratiques illégales des différentes plateformes, qui ne cessent de se multiplier au fur et à mesure des années, s'implantant dans tous les secteurs d'activité dans l'unique but de faire des bénéfices en bafouant la législation et les droits des travailleurs et des travailleuses.

La présomption de salariat pour les travailleurs et travailleuses indépendant-es est une absolue nécessité, gage de protection et de reconnaissance de leur statut.

Dans une société traversée par des transformations qui impactent le travail, le sens qu'on lui donne et les rapports que les travailleurs et travailleuses entretiennent à son égard, il était primordial pour les parlementaires de se pencher sur la question du lobbying des plateformes VTC qui se sont développées en France depuis la fin des années 2000.

La mise en concurrence des travailleurs et des travailleuses, en l'occurrence des taxis et des VTC, illustrée par nombre de tensions, mouvements de contestation et de manifestations met en lumière la primauté des intérêts économiques de l'entreprise Uber sur l'intérêt général, sur celui de celles et ceux qui produisent les richesses de notre pays.

Dans la continuité de ce que vient d'acter le Parlement européen en votant une directive de présomption de salariat, la France doit être au rendez-vous. L'usage frauduleux du statut de travailleur et travailleuse indépendant-e doit cesser, désormais les plateformes doivent assumer leurs obligations légales en tant qu'employeuses.

La dynamique européenne vient arrêter une politique de dérégulation durable et pérenne du droit du travail que les gouvernements successifs n'ont cessé de mettre en place à travers la notamment la facilitation des licenciements collectifs, la baisse des indemnités en cas de licenciement, le renforcement des contrats précaires et la sacralisation du statut de travailleur indépendant dénué de cadre protecteur.

L'entreprise Uber, tout en menant de vastes opérations de greenwashing, a un fort impact sur le dérèglement climatique

Outre exploiter les travailleurs et travailleuses, Uber contribue au dérèglement climatique, à travers la forte pollution de l'air que génère son activité, et l'identité de ses actionnaires.

L'impact environnemental des trajets Uber est supérieur à celui des modes de déplacement qu'ils remplacent (voitures privées, transports en commun, vélo ou marche). Nos villes assistent depuis plusieurs années à une augmentation des déplacements en voiture, entraînant une forte hausse de la pollution atmosphérique. Uber alimente la crise climatique.

En 2017, encore près de 90 % des VTC circulant en France étaient des véhicules à moteur diesel. Face à cette réalité, l'entreprise Uber multiplie les campagnes de greenwashing et se présente comme vertueuse en matière environnementale. Mais ses annonces – comme disposer d'un parc de véhicules à 50 % électrique d'ici 2025 – ne sont pas à la hauteur. Pire, l'entreprise fait peser sur les travailleurs et travailleuses l'équipement à leurs frais de véhicules électriques ou hybrides. Bien souvent, leur niveau de revenu est insuffisant pour supporter les coûts d'acquisition de tels véhicules. Uber doit assumer sa politique pseudo-volontariste.

De plus, l'actionariat de la société Uber se livre à des activités écocides et s'enrichit en destinant nos sociétés à leur perte. Ses entreprises actionnaires détruisent la planète par leur investissement massif dans les énergies fossiles, à l'instar de la société multinationale BlackRock – 4 milliards de dollars d'actions Uber – ou encore de la banque américaine JPMorgan Chase – 3,7 milliards de dollars d'actions Uber.

En ouvrant un boulevard à Uber, la France nourrit les géants qui détruisent les générations présentes et futures.

Ordre du jour de la réunion de la commission locale de transports publics particuliers de personnes Formation Taxis

Mercredi 31 août 2023
Préfecture de police -12 quai de Gesvres - salle Dubret
Sous la présidence de Laurent Nunez

La commission se réunit pour une séance de suivi de l'attribution de nouvelles autorisations de stationnement (ADS) permettant la mise en circulation, dans le cadre des Jeux Olympiques et Paralympiques Paris 2024, de véhicules adaptés aux personnes à mobilité réduite et aux usagers de fauteuil roulant avec l'objectif d'une flotte de 1000 taxis accessibles.

1. Point sur le processus d'attribution d'ADS pour les conducteurs inscrits sur liste d'attente, à la suite de la campagne estivale
2. Présentation du décret n° 2023-683 du 28 juillet 2023 relatif aux modalités d'application de l'article 26 de la loi n° 2023-380 du 19 mai 2023 (par DGITM)
3. Détermination du nombre d'ADS susceptibles d'être délivrées dans le cadre de l'expérimentation législative destinée aux personnes morales
4. Présentation du cahier des charges réglementaire prévu par le Préfet de police pour l'expérimentation
 - 4.1 Critères de participation devant être remplis par les personnes morales candidates à l'attribution des autorisations de stationnement délivrées dans le cadre de la présente expérimentation
 - 4.2 Données statistiques relatives aux modalités de gestion des autorisations de stationnement délivrées dans le cadre de cette expérimentation
5. Questions diverses

Le préfet a informé la commission que sur les 150 licences destinées aux chauffeurs sur liste d'attente, seules 129 allaient être délivrées. Les 21 restantes ainsi que les 130 en réserve vont venir augmenter les 500 licences déjà prévues pour les sociétés. Cela fait donc un cadeau de 651 licences pour les loueurs. Lors de cette commission, une fois de plus, seule la CGT-Taxis a émis une opposition ferme en revendiquant l'intégralité des ADS pour les chauffeurs inscrits sur la liste d'attente. Les loueurs ont avoué lors de cette même commis-

sion leur incapacité juridique à exiger les données des courses pour ces licences. La CGT avait alerté bien en amont la préfecture sur l'impossibilité pour les loueurs de contrôler l'usage de ces licences PMR. C'est un véritable jeu de dupes. Le décret n° 2023-683 qui est censé établir des règles pour l'exploitation de ces ADS par les loueurs a été transmis à notre avocat Maître RICHARD. Son cabinet va étudier les recours possibles conformément aux décisions du conseil syndical de la CGT-Taxis.

Déclaration préalable de la CGT-Taxis

La Chambre Syndicale des Cochers Chauffeurs CGT-Taxis tient à réitérer son opposition totale à cette distribution d'autorisation de stationnement à des sociétés déjà détentrice de licences.

En effet, cela représente un cadeau de 90 millions d'euros! 90 millions d'euros, c'est le coût de 500 licences au prix du marché! Dans l'état actuel, nous pouvons concevoir qu'un chauffeur salarié ou locataire puisse recevoir une licence après plusieurs années d'exercice, dans des conditions souvent précaires. Mais faire un tel cadeau à des entreprises qui ont déjà largement prospéré et profité de ce statut inhumain qu'est la location, c'est profondément injuste et donc inacceptable!

L'administration avait pourtant compris cela puisque depuis 1990 les sociétés avaient été exclues de l'octroi de licences gratuites. Cette régression est choquante.

La CGT-Taxis vous demande donc une fois de plus de renoncer à ces distributions et de revenir au principe appliqué depuis plus de trente ans, à savoir que si création de licences il devait y avoir, celles-ci devraient être exclusivement réservées aux chauffeurs salariés ou locataires inscrits sur liste d'attente.

Enfin, concernant la problématique des véhicules taxis PMR, la CGT-Taxis vous avait proposé d'instaurer un quota de véhicules PMR de 20 % des flottes société. Cette mesure pérenne aurait entraîné mécaniquement la création de 1400 véhicule taxis PMR (sur une base estimée de 7000 ADS détenues par les loueurs). Nous continuons à porter cette revendication et nous demandons aux membres de cette commission de se prononcer sur ce point. La profession s'en sortirait grandie.

Bulletin de contact et de syndicalisation

NOM : Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

Age : Zone d'exercice du taxi :

Salarié Locataire-gérant Coopérateur Artisan

Bulletin à renvoyer à la CGT-Taxis : 3, rue du Château d'Eau - 75010 Paris - Tél. : 01 44 84 50 40 - E-mail : contact@cgt-taxis.fr

Je souhaite :

prendre contact me syndiquer



Taxis

VOTRE FORCE POUR L'AVENIR



EXPERTISE ET RÉPARATION EN CAS DE SINISTRE



Présente dans 19 villes du territoire métropolitain, la MFA a le plaisir de vous accueillir dans ses espaces d'accueil, des agences conçues pour une relation plus humaine, basée sur la solidarité, la proximité et la confiance. Elles sont chargées de traiter l'ensemble des demandes quels que soient les moyens de communication que vous utilisez.

L'expertise immédiate en région parisienne

Si votre véhicule est roulant, vous avez la possibilité de présenter votre voiture à un expert présent dans les sites d'expertise de la MFA, **en région parisienne** : au 6 bis rue Fournier 92110 Clichy ; au 82-84, Av. du Général de Gaulle 94700 Maisons-Alfort et au 31-37 bd du Maréchal Foch 95210 Saint-Gratien.

- Votre véhicule n'est pas immobilisé du fait du passage de l'expert
- Vous êtes indemnisé plus rapidement
- Vous êtes en relation directe avec l'expert
- Sur place, on vous délivre au plus vite la prise en charge des réparations (selon vos droits à indemnisation) valable dans les garages partenaires de la MFA

La réparation :

Retrouvez également nos **garages partenaires**.

Dès à présent, vous avez accès à 2200 réparateurs partenaires présents dans toute la France. Il y en a donc forcément un près de chez vous.

**2200 garages
partenaires sont à votre
disposition partout en
France.**

Pourquoi faire réparer votre véhicule dans un garage partenaire ?

- Pas d'avance de fonds
- Des services complémentaires (véhicule de remplacement pour vos déplacements privés, nettoyage du véhicule à la fin des réparations, garantie des travaux effectués...)
- La certitude en cas de bris de glace, d'avoir accès, tout près de chez vous, aux meilleurs spécialistes de la réparation et du remplacement : Mondial Pare-Brise, A + Glass, Glass Auto Service, Carglass.

**N'oubliez pas de faire
votre déclaration de
sinistre(s) dans un délai
de 5 JOURS.**

Pour plus d'informations sur les espaces d'accueil de la MFA, leurs adresses, leurs horaires et sur ses garages partenaires en France, **rendez-vous sur notre site mfa.fr ou flashez ce QR Code à l'aide de la caméra arrière de votre smartphone.**



Le 13 octobre, en France et en Europe, mobilisons-nous contre l'austérité, pour les salaires et l'égalité femmes- hommes !



En cette rentrée sociale, le pouvoir d'achat et l'augmentation des salaires, des pensions et des minima sociaux sont toujours les revendications prioritaires pour le monde du travail. La colère contre la réforme des retraites est intacte et des milliers de travailleurs seront pénalisés par son application à marche forcée le 1^{er} septembre.

Alors que les profits explosent dans la plupart des grandes entreprises, plus que jamais un meilleur partage de la richesse produite est impératif. Des mesures ponctuelles et majoritairement financées par l'État sont insuffisantes pour répondre à l'inflation et l'augmentation des coûts tels que l'énergie, l'alimentation, le logement... Nos organisations réaffirment ensemble que ce sujet nécessite une augmentation du SMIC et des politiques salariales dans les branches, les entreprises et la Fonction publique. Nous appelons les employeurs à ouvrir des négociations à tous les niveaux. Cette meilleure répartition des richesses au profit des salariés constitue également un levier puissant d'action pour la lutte contre les inégalités, notamment entre les femmes et les hommes.

Cette année encore, l'été a mis en lumière les conséquences dramatiques du changement climatique et la nécessité d'engager une transition écologique socialement juste. Nous sommes toutes et tous concernés. Les impacts de cette transition écologique juste sont multiples et concernent à la fois les activités, les conditions de travail, les métiers, les emplois, les qualifications et les compétences. Pour répondre à ce défi majeur, il faut dès aujourd'hui apporter des solutions immédiates, anticiper les impacts et préparer les investissements nécessaires, sécuriser l'emploi des travailleuses et travailleurs et les associer aux choix qui les concernent. Au lieu de cela la

fragilisation de l'industrie continue sous la pression des actionnaires.

Le PLF et le PLFSS en cours de préparation doivent être à la hauteur des enjeux de la période et de demain. Pour nos organisations ces projets doivent être porteurs de justice sociale. Dans ce cadre, la conditionnalité des 150 à 200 milliards annuels d'aides aux entreprises doit être débattue. Le PLF et le PLFSS doivent renforcer nos services publics, à commencer par l'hôpital, l'école, l'enseignement supérieur et la recherche...

Les négociations nationales qui vont se tenir, notamment en matière de retraites complémentaires et d'assurance chômage, dans les mois à venir seront capitales pour créer et renforcer les droits sociaux des travailleurs. Nos organisations réaffirment la nécessité de répondre aux aspirations démocratiques des travailleurs pour une meilleure représentation collective en revenant sur les ordonnances travail et la loi de transformation de la fonction publique.

L'ensemble de ces sujets sont partagés à l'échelle européenne. Nos organisations, avec le mouvement syndical européen, sont mobilisées pour la solidarité, la transition écologique juste et contre les politiques d'austérité. Nos organisations appellent à une journée de mobilisations et de manifestation le vendredi 13 octobre 2023 contre l'austérité et pour l'augmentation des salaires, des pensions et l'égalité femme-homme.

Nos organisations se réuniront de nouveau au mois de septembre pour la préparation de cette journée.

Paris, le 28 août 2023

Il faut sortir l'électricité des lois du marché

Alors que les besoins en électrification de la France sont croissants, EDF voit son niveau de production, ses résultats financiers et sa capacité d'investir en berne. S'il est facile d'invoquer la conjoncture, la dette d'EDF ne date pas d'hier.



Des logiques boursières étrangères au service public de longue date

Les explications, principalement structurelles, sont à mettre en relation avec trois facteurs :

les acquisitions malheureuses à l'étranger engagées sous la responsabilité des dirigeants et gouvernements successifs, qui se sont traduites dans les comptes par 14 milliards d'euros de dépréciations d'actifs, donc d'argent public ;

les dividendes indus versés à l'État et aux actionnaires minoritaires dans des périodes où EDF avait besoin d'investir pour l'avenir au lieu « de tenir de vache à lait »

l'Accès Régulé à l'Énergie Nucléaire Historique (ARENH), qui oblige EDF à vendre environ 1/3 de son électricité (100 TWh) à un tarif réglementé (42 €/MWh) à ses concurrents, des fournisseurs alternatifs comme Total Energie, qui ne produisent peu ou pas d'électricité. Mais qui en profitent pour spéculer sur les marchés.

Une crise opérationnelle au plus mauvais moment

La guerre en Ukraine a provoqué d'énormes incertitudes pour la sécurité d'approvisionnement, renchérissant les prix de l'énergie.

En 2022, pour respecter ses engagements tarifaires, et alors que le prix de l'électricité est au plus haut, le gouvernement demande à EDF une livraison exceptionnelle de 20 TWh supplémentaires dans le cadre de l'ARENH+, au tarif de 46,5 €/MWh.

Parallèlement, la production diminue

En cause, un phénomène industriel nouveau et imprévu, détecté à Civaux lors d'une mission de contrôle en octobre 2021, la corrosion sous contrainte.

Celle-ci conduit EDF à stopper la production par mesure de sécurité pour vérifier l'état des fissures puis réparer. En mars dernier, une autre fissure d'ampleur, elle aussi inattendue, a été découverte sur la centrale de Penly 1.

Chaque nouvelle annonce provoque l'incertitude quant à la production d'électricité, entraîne la spéculation sur les marchés et renchérit l'électricité.

Pour sauver EDF, l'entreprise doit devenir 100 % publique

Mais cela ne résoudra qu'une partie de la problématique des tarifs.

« De manière durable, les tarifs doivent refléter les véritables coûts de production et ne pas être soumis aux lois du marché » martèle Virginie Neumayer responsable syndicale au CSE central d'EDF.

Il faut se mobiliser pour obtenir un véritable secteur public de l'énergie pour retrouver une maîtrise totale des tarifs, l'indépendance énergétique et donc économique pour protéger le pouvoir d'achat des citoyens et les capacités des entreprises du pays. Et arrêter le Stop and Go nucléaire, au profit d'une anticipation à long terme.

L'extrême droite à l'œuvre

Le 1^{er} août, 169 000 foyers italiens ont donc reçu un message leur indiquant que cette aide ne leur serait plus versée.

Voilà ce qu'est l'extrême droite au pouvoir.



C'est dans cette même Italie de l'extrême droite, qui n'a pas de loi pour combattre les discriminations LGBT+phobes, que s'organise aujourd'hui une traque pour désaffilier les enfants de famille homoparentale. En effet, le gouvernement d'extrême droite fait retirer le nom de la mère non biologique de l'acte de naissance et elle perd toute autorité parentale.

À ces deux mesures, l'extrême droite française applaudit.

Car c'est en substance le même type de mesure qu'ils entendent appliquer s'ils arrivent au pouvoir. Les mêmes qui se présentent comme les « défenseurs du social et du peuple », mais qui sont toujours les plus prompts à démanteler les ramifications d'un état providence que toutes les générations passées ont forgé au prix de leurs efforts, et même parfois de leur vie.

Ne nous y trompons pas, l'extrême droite en Italie comme en France reste inféodée à des politiques ultra-libérales et à l'ordre répressif. Sous couvert de « lutte contre l'assistanat » et de « famille traditionnelle », elle prend des mesures antisociales qui vont clairement aggraver la pauvreté et les inégalités.

Créé en 2019, le Revenu de Citoyenneté sera supprimé dès le mois de janvier 2024.

Deux millions d'italiens, parmi les plus pauvres et les plus précaires en seront privés. C'est donc cela le programme « social » de la coalition d'extrême-droite et de droite au pouvoir avec Giorgia Meloni.

Les discours contre le Revenu de Citoyenneté reprennent des thèmes bien connus, la haine de « l'assistanat », la stigmatisation éhontée des pauvres, le racisme banal contre les habitants des régions plus pauvres du Sud. Nous avons là les principales courroies de la politique de classe que mène l'extrême droite, au profit de l'ordre financier qui en tire toujours les dividendes.

L'extrême droite italienne est bien dans une lecture classiquement néolibérale de l'économie qui fait du chômage et de la dégradation de l'emploi non pas le résultat d'une politique de l'offre ultra concurrentielle, qui comprime les salaires et précarise le travail, mais qui serait au contraire celui d'une responsabilité de l'individu qui préférerait les aides au travail. Cela en dit long sur l'idée que ces partis se font à la fois de l'humanité et du monde du travail.

Comble de cynisme, c'est le 1^{er} mai 2023, journée internationale de lutte pour les droits des travailleuses et travailleurs, que la mesure a été entérinée. La politique se nourrit aussi de symboles, et c'est bien au monde du travail que le gouvernement Italien a décidé de s'attaquer.

Une « déclaration de guerre », une « guerre sociale », les expressions des principaux syndicats italiens ne sont pas dans la demie mesure et promettent une rentrée sociale brûlante si le projet n'est pas instamment retiré, dans un pays qui subit déjà une politique d'austérité parmi les plus drastiques en Europe adossée à une inflation qui a atteint des records.

La CGT apporte tout son soutien aux organisations syndicales italiennes et se joint à elles pour continuer notre combat contre l'extrême droite.

MG Valdunes : un fleuron de l'industrie française

Située dans le Nord et employant 340 salariés, MG Valdunes est la seule entreprise implantée en France produisant des roues et essieux ferroviaires utilisés pour les trains, tramways et métros, en France et à l'international. Valdunes est un fleuron industriel produisant des matériels d'excellence : **c'est avec des produits Valdunes qu'a été décroché le record mondial de vitesse en TGV en 2007.**

Ancien site Usinor, Valdunes a été repris par le groupe chinois MA Steel. Si l'entreprise a été fragilisée par la baisse d'activité due à la pandémie du Covid, elle l'a surtout été par le manque d'investissements dans l'outil de travail de la part d'un actionnaire avant tout intéressé par les savoir-faire et qui a de plus progressivement transféré une partie de la production en Chine.

Le 4 mai dernier, MA Steel a poussé sa logique prédatrice à son terme et annoncé sa décision de se désengager financièrement.

Avec leur syndicat CGT (majoritaire), les salariés de Valdunes sont entrés en grève dès le 5 mai et ont arrêté leur mouvement le 23, après avoir obtenu que l'actionnaire poursuive son engagement financier jusqu'à la fin 2023.

Cette grève a mis le gouvernement sous pression concernant l'avenir du site. En visite à Dunkerque le 12 mai dernier, Emmanuel Macron a déclaré à propos de Valdunes : « *Le ministre de l'Industrie sera à leurs côtés pour trouver un repreneur et une aide. Le combat, c'est matin, midi et soir.* ».

Dans un courrier adressé à la première Ministre, en juillet dernier, Sophie Binet insiste sur la nécessité de sauver Valdunes.

Au regard des enjeux de souveraineté industrielle et de transition environnementale, et compte tenu de la mise en perspective par votre gouvernement du plan ferroviaire 2040, il n'est pas envisageable que la pérennité de ce joyau industriel puisse être mise en péril !

geable que la pérennité de ce fleuron industriel puisse être mise en péril.

L'avenir du site passe par la préservation de l'emploi et par des garanties sur l'investissement dans la modernisation de l'outil industriel.

Plutôt que la reprise par un concurrent et les risques de dépeçage de l'entreprise, la CGT porte deux perspectives pouvant se combiner :

- une nationalisation temporaire permettant notamment à Valdunes de répondre au prochain appel d'offres de la SNCF qui est programmé en novembre et qui sera décisif pour l'avenir de l'entreprise;
- l'inscription de Valdunes dans un consortium industriel au sein duquel la SNCF et la RATP joueraient un rôle prépondérant en entrant au capital et en sécurisant ainsi la réponse à leurs besoins futurs.

La **Fédération CGT des Cheminots** engage dans la période plusieurs démarches auprès de la direction de la SNCF pour pointer sa responsabilité alors que l'entreprise a fait le choix ces dernières années de réduire ses commandes auprès de Valdunes.

Au regard des enjeux de souveraineté industrielle et de transition environnementale, et compte tenu de la mise en perspective par le gouvernement du plan ferroviaire 2040 (100 milliards d'euros d'investissement annoncés le 24 février par la Première ministre), il n'est pas envisageable que la pérennité de ce joyau industriel puisse être mise en péril !

La CGT fait de ce dossier un enjeu prioritaire compte tenu de sa dimension environnementale et industrielle. L'Etat dispose clairement des leviers pour sauver Valdunes !

Suivre la journée sur instagram : <https://tinyurl.com/mr2nhr7z>

Rappel de la situation ? <https://t.co/uPeMe2AxuS>

Les congés payés, d'où ça vient ?

En cette période estivale, la CGT revient sur l'histoire de la lutte pour obtenir les congés payés.

Le début des congés payés

En 1936 après un mouvement de grève massif, les travailleurs et travailleuses accompagnés par la CGT ont gagné deux semaines de congés payés.

Pour la première fois, des ouvriers et des ouvrières ont pu partir en vacances. « Être en congés en étant payé, c'était le miracle » raconte un métallo savoyard.

La CGT s'investit alors pleinement dans l'accompagnement des salarié-es au delà du travail.

Elle contribue à l'essor du tourisme populaire avec la multiplication des colonies pour enfants, et la création d'un bureau de tourisme.

En 1945 et 1946, c'est la création des Comités d'Entreprise.

La gestion des activités sociales passe entre les mains du mouvement ouvrier, qui en fera un puissant outil au service de l'émancipation.

En 1956, la troisième semaine est votée. En 1969 la quatrième, une des revendications de Mai 68. En 1982 on gagne la cinquième semaine.

La réduction du temps de travail est dans le sens de l'histoire. Mais elle n'en reste pas moins une affaire de rapport de force avec le patronat.

Encore aujourd'hui, une large partie des travailleurs et travailleuses ne peuvent pas partir en vacances. Alors continuons à nous battre pour de meilleurs salaires et pour un droit au temps libre !



MFA TAXI



BESOIN D'UN PARTENAIRE DE VOTRE MÉTIER ?

L'assistance MFA,
c'est 2 500 taxis missionnés
chaque année.

**RENSEIGNEZ-VOUS AUPRÈS
DE VOTRE CONSEILLER !**

mfa.fr

01 49 68 68 68


* Moyenne annuelle observée entre 2018 et 2020.

Mutuelle Fraternelle d'Assurances - Société d'assurance mutuelle à cotisations variables
régie par le Code des Assurances - 6, rue Fournier - BP 311 - 92111 Clichy Cedex -
Enregistrée au répertoire Sirene sous le numéro 784 702 391.

MFA Mutuelle
Fraternelle
d'Assurances



MFA TAXI



UNE ASSURANCE QUI RÉPOND AUX EXIGENCES DE VOTRE MÉTIER

Des garanties spécifiques pour
une protection complète de votre
activité professionnelle et une
assistance 0km incluse.

RENSEIGNEZ-VOUS AUPRÈS
DE VOTRE CONSEILLER !

mfa.fr

01 49 68 68 68