

Uber Files 2 à Bruxelles

Les coursiers du lobbying



Avant propos

Loin d'être une surprise, les révélations des Uber Files en juillet 2022 ont confirmé ce que je constatais depuis mon élection au Parlement européen dans le cadre de mon engagement pour les droits des travailleurs des plateformes numériques. A savoir, qu'Uber et les lobbies des plateformes numériques tissaient leur toiles au sein des institutions dans le but d'adapter la législation à leurs intérêts, et qu'elles disposaient pour ce faire de relais politiques au cœur de la Macronie. Dès mes premières rencontres avec les lobbyistes de Uber et de Deliveroo à Bruxelles en début de législature, leurs déclarations dithyrambiques à l'égard du président de la République française m'ont frappée. Par la suite, au fil du processus législatif, le gouvernement français et ses représentants au Parlement n'ont eu de cesse de tout faire pour épargner aux plateformes d'avoir à assumer leurs responsabilités d'employeur. Je compris rapidement que si le président Macron consacrait autant d'énergie à défendre les intérêts d'Uber et l'utilisation frauduleuse du statut de travailleur indépendant, c'est parce qu'il avait perçu l'opportunité de donner naissance à un Cheval de Troie permettant, à terme, de détricoter l'ensemble du salariat, son code du travail et sa protection sociale. Une convergence d'intérêts idéologique qui commence en institutionalisant l'ubérisation de l'emploi dans le secteur de la livraison de pizzas ou du transport de personnes pour ensuite la rendre hégémonique dans toute l'économie.

Malgré l'opiniâtreté de Macron et des lobbys, le 9 décembre 2021 la Commission européenne publiait une proposition de directive indiquant que les travailleurs des plateformes seraient légalement présumés salariés à partir du moment où ils étaient soumis à un lien de subordination. Cette immense victoire sociale en faveur des travailleurs fut en grande partie le résultat de l'émergence d'un contre lobbying assez inattendu dans les arcanes de l'Union européenne. L'irruption des mobilisations, des revendications et de la parole des travailleurs eux-mêmes sur la scène bruxelloise a en effet permis de renverser le rapport de force et de mettre en échec la stratégie des lobbys des plateformes. Ainsi, depuis 2019, les trois « Forum des alternatives à l'ubérisation » lors desquels nous avons rassemblé à chaque fois au cœur du Parlement une centaine de livreurs de repas, de conducteurs de VTC et de travailleurs de plateformes de 25 pays, a joué un rôle déterminant dans le fait d'arracher une des plus importantes avancées sociales de l'histoire de l'Union européenne. Confrontée à ce lobby d'un nouveau genre, la Commission européenne a été forcée de céder, cette fois-ci, à l'influence de l'intérêt des travailleurs plutôt qu'à celui des lobbys traditionnels.

Pour autant aujourd'hui la bataille n'est pas terminée. Et alors que la proposition de directive fait actuellement l'objet de négociations au Parlement européen et au Conseil, les lobbies des plateformes sont plus que jamais à l'offensive après cette première manche qu'ils n'auraient jamais imaginé perdre.

Le présent rapport est l'illustration implacable de l'influence des lobbies dans la construction de la loi et de la manière dont ils entravent le travail parlementaire et la prise de décision politique. Mais d'abord et avant tout, il se veut l'outil du combat toujours en cours pour les droits des travailleurs des plateformes, et plus globalement contre la casse du salariat et l'avènement d'un nouvel esclavage du 21^e siècle. Et, au-delà, il s'agit également de participer concrètement à la reprise en main citoyenne de la représentation politique démocratique contre sa confiscation par des intérêts privés. Car Uber, Deliveroo, les lobbies des plateformes sont comme les vampires : la lumière les fait fuir. Alors pour l'intérêt général, mettons les pleins phares sur les coursiers du lobbying !

Leïla Chaïbi
Députée européenne



Introduction

Dans le quartier européen de Bruxelles, on croise depuis longtemps déjà des lobbyistes des plateformes numériques (conduite de taxis, livraisons de repas et autres). Les révélations des « Uber Files » ont mis en lumière les relations étroites tissées par ce secteur avec les décideurs, y compris le président français Emmanuel Macron et l'ancienne commissaire européenne Neelie Kroes. Mais depuis que Ursula von der Leyen a décidé de mettre le sujet à l'agenda politique, leur présence s'est considérablement renforcée. En effet, en 2021, la Commission européenne a commencé à travailler sur les plateformes numériques et les conditions faites à leurs travailleurs.euses en vue d'écrire une proposition de loi européenne. Les plus grandes entreprises du secteur — Uber, Deliveroo, mais aussi Bolt, Wolt, Free Now, Delivery Hero et Glovo — ont alors lancé une grande offensive de lobbying pour tenter d'influencer l'écriture de cette loi qui menaçait leur modèle économique basé sur la flexibilité, le faible coût et le peu de droits sociaux de leurs travailleurs.euses, faux indépendants.

Ce rapport se base sur des informations publiques et des documents officiels obtenus auprès de la Commission européenne et de députées européennes. Il vise à exposer cette offensive de lobbying et à expliquer comment les entreprises de plateformes tentent d'influencer l'élaboration de la future loi européenne censée améliorer les conditions de travail dans le secteur.

**En 2021, plus de
28 millions de personnes
travaillaient pour des
plateformes numériques
en Union européenne.**

**Elles
pourraient être
43 millions
d'ici 2025.**



« Je regarderai comment améliorer les conditions de travail des travailleurs.euses des plateformes »

Ursula von der Leyen,
présidente de la Commission
européenne, 2019¹

1. European Commission A Union that strives for more. My agenda for Europe. Political guidelines for the next European Commission 2019-2024 https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/political-guidelines-next-commission_en_0.pdf

Le lobby des plateformes numériques à Bruxelles

Le lobbying à Bruxelles

On estime à plus de 25 000 le nombre de lobbyistes travaillant dans le quartier européen de Bruxelles. A titre de comparaison, il y a environ 32 000 personnes qui travaillent à la Commission européenne², l'institution chargée de préparer les propositions de loi. Le chiffre de 25 000 est une estimation car il n'est pas obligatoire pour une entreprise de lobbying de révéler ses clients, son budget, le nom et le nombre de ses employé.e.s, sauf si ces dernier.ères veulent rencontrer un.e commissaire européen.ne ou/et un.e membre de son cabinet.

Le lobbying est souvent défini comme une action visant à influencer, directement ou indirectement, un processus décisionnel en faveur de groupes d'intérêts particuliers. Il inclut de nombreuses formes différentes de communication et de stratégies d'influence dont le but est de convaincre les décideur.se.s de soutenir ou de rejeter telle ou telle proposition politique.

Parmi les 25 000 lobbyistes bruxellois, certain.e.s œuvrent pour l'intérêt général (parmi eux, les syndicats, les associations de consommateurs, les associations environnementales, etc.) mais la grande majorité est au service d'entreprises privées. Leur travail quotidien est de faire pression sur la Commission européenne, le Parlement européen, le Conseil européen et les représentations bruxelloises des gouvernements nationaux afin que les lois européennes ne portent pas atteinte aux intérêts de leurs entreprises.

Dans le quartier européen de Bruxelles, l'union fait la force. Pour un lobbying plus efficace, les grandes entreprises actives dans un même secteur se regroupent en fédérations industrielles et associations professionnelles, qui emploient elles aussi des lobbyistes. Ainsi, les entreprises Bolt, Deliveroo, DeliveryHero, Doordash, Glovo, UberEats et Wolt sont toutes membres de Delivery Platforms Europe³, tandis que Move EU regroupe Bolt, Free Now et Uber⁴.

Il y a en outre à Bruxelles de nombreux cabinets de conseil qui proposent des services d'influence, et la grande majorité des entreprises y ont recours en complément de leur lobbying direct. Beaucoup de cabinets d'avocats fournissent également en toute discrétion des services de lobbying auprès des institutions de l'Union européenne, en plus de leurs services plus traditionnels de représentation et de conseil juridiques. Enfin, les think tanks ont eux aussi acquis beaucoup d'influence dans le « microcosme bruxellois ». Certains d'entre eux offrent aux entreprises un moyen pratique et apparemment neutre, à travers des rencontres et des études, de mener leurs démarches de lobbying⁵.

2. https://ec.europa.eu/info/about-european-commission/organisational-structure/commission-staff_fr (Site consulté le 30 août 2022)
3. <https://deliveryplatforms.eu/> (Site consulté le 30 août 2022)
4. <https://www.move-eu.eu/our-members>
5. <https://multinationales.org/Les-think-tanks-francais-et-l-Europe-un-partenariat-public-privé-loin-des>

Qui se cache derrière les plateformes ?

D'après la Commission, en décembre 2021, plus de 28 millions de personnes dans l'Union européenne travaillaient pour des plateformes numériques. Ce nombre pourrait atteindre 43 millions d'ici 2025. La grande majorité de ces personnes ont un statut d'indépendant.e.s⁶. Le secteur des plateformes est nouveau et donc peu réglementé. Même si Uber est l'entreprise la plus connue et la plus controversée, elle n'est pas seule sur ce marché.

Uber est une plateforme de services de transport, basée aux Etats-Unis. Parmi ses actionnaires, on trouve Google⁷ et dans son conseil d'administration, des dirigeants de Nestlé, Mattel et du fonds d'investissement de l'Arabie Saoudite⁸. En 2014, Uber a reçu des investissements de Jeff Bezos (Amazon) et Goldman Sachs. En France, Xavier Niel (Free) a investi 10 millions de dollars dans Uber et Bernard Arnault (LVMH) a également financé la plateforme⁹.

Deliveroo est une plateforme britannique de livraison de plats cuisinés. Parmi ses actionnaires, on trouve Amazon¹¹. Lord Wolfson, multimillionnaire, membre de la chambre des Lords (la chambre haute du Parlement du Royaume-Uni) et patron de la chaîne de vêtements Next, fait partie de son conseil d'administration¹².

« Nous n'avons pas besoin de son argent en soi mais ce pourrait être des **alliés utiles pour gagner la France** »

Mark MacGann, ancien lobbyiste d'Uber, en parlant de Bernard Arnault¹⁰

Bolt est une entreprise estonienne spécialisée dans la commande de chauffeurs et de trottinettes électriques en libre-service. Parmi ses financeurs, on trouve l'entreprise automobile allemande Daimler en 2018 et la Banque européenne d'investissements en 2020¹³.

Wolt est une plateforme finlandaise de livraison de repas et de marchandises. Parmi ses investisseurs, on trouve à nouveau Goldman Sachs, parmi tant d'autres¹⁴.

Free Now est une plateforme allemande qui permet de réserver des taxis, des VTC et des trottinettes. C'est une coentreprise de BMW et Mercedes-Benz¹⁵.

DeliveryHero est une entreprise allemande de livraison de plats cuisinés. DeliveryHero est l'actionnaire principal de Glovo (presque 94% des actions)¹⁶, entreprise catalane de livraison de repas à domicile.

-
6. Commission européenne (2021) Propositions de la Commission pour améliorer les conditions de travail des personnes travaillant via une plateforme de travail numérique https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/ip_21_6605
 7. Le Monde (2022) « Uber Files » : le réseau souterrain des géants de la tech à l'appui de la start-up américaine https://www.lemonde.fr/pixels/article/2022/07/14/uber-files-le-reseau-souterrain-des-geants-de-la-tech-a-l-appui-de-la-start-up-uber_6134713_4408996.html
 8. <https://www.uber.com/fr-BE/newsroom/leadership/>
 9. ICIJ (2022) How Uber won access to world leaders, deceived investigators and exploited violence against its drivers in battle for global dominance <https://www.icij.org/investigations/uber-files/uber-global-rise-lobbying-violence-technology/>
 10. ICIJ (2022) How Uber won access to world leaders, deceived investigators and exploited violence against its drivers in battle for global dominance <https://www.icij.org/investigations/uber-files/uber-global-rise-lobbying-violence-technology/>
 11. <https://corporatwatch.org/deliveroo-we-profile-the-dodgy-delivery-firm-set-to-cash-in-on-the-stock-market/>
 12. <https://corporatwatch.org/deliveroo-we-profile-the-dodgy-delivery-firm-set-to-cash-in-on-the-stock-market/>
 13. [https://en.wikipedia.org/wiki/Bolt_\(company\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Bolt_(company)) (Site consulté le 31 août 2022)
 14. Commissioner Schmit. Meeting with Wolt CEO Miki KUUSI. Bilateral discussion on the platform work initiative Virtual meeting, 09/06/2021. Document en la possession des auteurs, disponible sur demande
 15. <https://ec.europa.eu/transparencyregister/public/consultation/displaylobbyist.do?id=106050028535-35> (Information du 23 août 2022)
 16. <https://about.glovoapp.com/press/delivery-hero-welcomes-glovo/>

Leur présence à Bruxelles

« J'étais celui qui parlait aux gouvernements, j'étais celui qui poussait cela dans les médias, j'étais celui qui demandait aux gens de changer les règles. »

Mark MacGann, ancien lobbyiste d'Uber, juillet 2022¹⁷

	Nombre de lobbyistes	Budget annuel
Uber	5	700 000 - 799 999 €
Wolt	9	400 000 - 499 999 €
Bolt	6	300 000 - 399 999 €
Deliveroo	2	100 000 - 199 999 €
Delivery Hero	3	100 000 - 199 999 €
Free Now	2	50 000 - 99 999 €
Glovo	2	25 000 - 49 999 €
Move UE	3	Non divulgué
Delivery Platforms Europe	7	Non divulgué

Source : Registre de transparence de l'Union européenne

Ces chiffres proviennent des plateformes elles-mêmes et peuvent omettre une partie de la réalité de leurs activités de lobbying dans la capitale européenne. En effet, comme le montre la non divulgation par Move EU et Delivery Platforms Europe de leurs dépenses annuelles de lobbying, la transparence n'est pas la priorité première du secteur.

Wolt s'est inscrit au registre européen des lobbyistes en juin 2020. À cette époque,

l'entreprise finlandaise déclarait un seul lobbyiste contre 9 aujourd'hui¹⁸. Bolt s'est inscrit en 2019 et déclarait 3 lobbyistes à cette époque contre 6 aujourd'hui¹⁹. En 2016, d'après les « Uber Files », Uber dépensait 90 millions de dollars en activités de lobbying à travers le monde²⁰. Uber s'est inscrit au registre de transparence européen en 2014, déclarant alors dépenser €50 000 par an en lobbying. Aujourd'hui ses dépenses annuelles s'élèvent à plus de €700 000²¹.

17. The Guardian (2022) The Uber whistleblower: I'm exposing a system that sold people a lie. <https://www.theguardian.com/news/2022/jul/11/uber-files-whistleblower-lobbyist-mark-macgann>

18. <https://www.lobbyfacts.eu/datacard/wolt-enterprises?rid=987241938472-54&sid=120219> (données collectées le 23 août 2022)

19. <https://www.lobbyfacts.eu/datacard/bolt?rid=995377734447-25&sid=97151> (site consulté le 23 août 2022)

20. <https://corporateeurope.org/en/uber-eu-lobby-profile>

21. CSC (2022) Uber files : Il n'est jamais trop tard pour se rendre compte qu'il y a un loup dans la bergerie <https://www.lacsc.be/page-dactualites/2022/07/15/uber-files-il-n-est-jamais-trop-tard-pour-se-rendre-compte-qu-il-y-a-un-loup-dans-la-bergerie>

La bataille sur la directive sur les droits des travailleurs.euses des plateformes

« Les plateformes (et certains de leurs alliés) savent qu'elles dessinent les règles du travail du futur. Car bientôt leurs règles seront la règle partout. »

Confédération Syndicale Chrétienne (syndicat belge), juillet 2022²²

Cette augmentation rapide de leurs activités et dépenses de lobbying montre à quel point le projet de directive sur les travailleurs.euses des plateformes est une priorité centrale du secteur. Cette législation pourrait réduire les profits des dirigeant.e.s et des actionnaires des plateformes, basés sur le précaire.

Tout au long de 2021, la Commission européenne a préparé sa proposition de loi sur les conditions de travail des personnes travaillant pour les plateformes numériques. Cette proposition a été rendue publique en décembre de la même année, et transmise au Parlement et au Conseil européen. Une fois modifiée et approuvée par ces deux instances, cette directive gravera dans le marbre dans 27 pays européens le statut et les droits de ces travailleurs.euses vis-à-vis des entreprises de plateformes d'aujourd'hui et de celles de demain.

Deux camps s'opposent à Bruxelles sur l'élaboration de cette loi. D'un côté, les représentant.e.s des travailleurs.euses qui souhaitent un statut de salarié.e, comprenant un contrat de travail avec des congés payés, des congés maladie, et autres droits sociaux pour les travailleurs.euses. Dès lors qu'ils sont dans une relation de subordination vis-à-vis

des plateformes, ils.elles ont droit comme tout travailleur « subordonné » à un salaire, une meilleure protection sociale (congés payés, congé maladie en cas d'accident, etc.) et à un plus grand contrôle sur l'algorithme qui rythme la cadence et la qualité du travail à effectuer. Ils.elles doivent bénéficier des mêmes droits que n'importe quel employé.e, et d'abord du droit du travail, ce qui leur est interdit à partir du moment où ils sont faussement considéré.e.s comme des travailleurs.euses indépendant.e.s.

De l'autre côté, les plateformes demandent que leurs employé.e.s actuel.le.s ne soient pas requalifié.e.s en tant que salarié.e.s mais qu'ils.elles restent sous leur statut précaire d'indépendant (ou auto-entrepreneur en France) tout en continuant à les maintenir dans une relation de subordination.

« **Nous ne salarions pas les personnes** qui passent par l'application pour offrir des services. »

Porte-parole d'Uber France²³

22. CSC (2022) Uber files : Il n'est jamais trop tard pour se rendre compte qu'il y a un loup dans la bergerie <https://www.lacsc.be/page-dactualites/2022/07/15/uber-files-il-n-est-jamais-trop-tard-pour-se-rendre-compte-qu-il-y-a-un-loup-dans-la-bergerie>

23. Le Monde (2022) Face aux difficultés, Uber s'est transformé, sans vraiment changer de modèle https://www.lemonde.fr/economie/article/2022/07/13/face-aux-difficultes-uber-s-est-transforme-sans-vraiment-changer-de-modele_6134559_3234.html



« L'objectif sous-jacent est vraisemblablement politique : **imposer l'ultralibéralisme comme modèle** dans nos sociétés. L'idée, c'est que les entreprises ne supportent plus aucune contrainte et que toutes les contraintes sans aucune exception soient supportées par les travailleur·ses. »

Jean-Bernard Robillard, ancien coursier Deliveroo, octobre 2021²⁴

Les cibles du lobbying des plateformes varient selon les étapes du processus législatif européen. Lors de l'écriture de la proposition de loi, les plateformes ont particulièrement ciblé le département de la Commission chargé de cette élaboration, à savoir la direction générale Emploi, affaires sociales et inclusion, avec à sa tête le commissaire Schmit. N'obtenant pas gain de cause facilement, elles ont aussi tenté de créer des divisions au sein de la Commission, une technique de lobbying classique²⁵, en rencontrant d'autres commissaires plus proches de leur position, comme le commissaire au Marché intérieur ou la commissaire au Numérique.

En effet, certains départements de la Commission européenne sont bien plus acquis à la cause des plateformes que celui de M. Schmit. Fabrice Comptour, aujourd'hui dans le cabinet du commissaire chargé du Marché intérieur Thierry Breton, était présent à une réunion avec Uber en 2015, avec la prédécesseure de Mr Breton,

Mme Bienkowska. M. Comptour et l'ancienne commissaire auraient inspiré, et même encouragé, Uber à porter plainte à la Commission contre la France, l'Allemagne et l'Espagne pour avoir restreint les possibilités d'expansion d'Uber. La rencontre de 2015 sera qualifiée d'excellente par Uber²⁶. Fabrice Comptour est également très proche d'Emmanuel Macron. Peu après le lancement du parti politique de Macron « En marche ! » (aujourd'hui Renaissance), il a contribué à des notes internes portant sur les questions de défense européenne²⁷. Ce n'est pas le seul exemple d'alignement politique entre la Commission et les plateformes. Le PDG de Bolt, Markus Villig, siège dans le Conseil de l'Innovation de l'UE²⁸ et Zuzana Púčiková, directrice en charge de la politique européenne chez Uber, a été choisie comme l'une des ambassadrices pour le climat de la Commission européenne²⁹.

24. Vice (2021) Tout le monde y perd à se faire livrer de la bouffe à domicile <https://www.vice.com/fr/article/z3nbme/deliveroo-shift-livraison-domicile-neoliberalisme>

25. <https://corporateeurope.org/en/2020/12/big-tech-brings-out-big-guns-fight-future-eu-tech-regulation>

26. Le Monde (2022) « Uber Files » : des plaintes européennes d'Uber favorablement accueillies à Bruxelles https://www.lemonde.fr/pixels/article/2022/07/12/uber-files-des-plaintes-europeennes-d-uber-favorablement-accueillies-a-bruxelles_6134523_4408996.html

27. Le Monde (2022) « Uber Files » : en 2017, une forte proximité idéologique entre Uber et la campagne présidentielle d'Emmanuel Macron https://www.lemonde.fr/pixels/article/2022/07/12/uber-files-en-2017-une-forte-proximite-ideologique-entre-uber-et-la-campagne-presidentielle-d-emmanuel-macron_6134407_4408996.html

28. Commissioner Schmit. Meeting with Bolt CEO Markus VILLIG. Bilateral discussion on the platform work initiative Virtual meeting, 26/04/2021. Document en la possession des auteurs, disponible sur demande

29. CES (2022) Uber files : les eurodéputés doivent enquêter sur le lobbying anti-travailleurs auprès de l'UE <https://www.etuc.org/fr/pressrelease/uber-files-les-eurodeputes-doivent-enqueter-sur-le-lobbying-anti-travailleurs-aupres>

Les techniques de lobbying des plateformes à Bruxelles

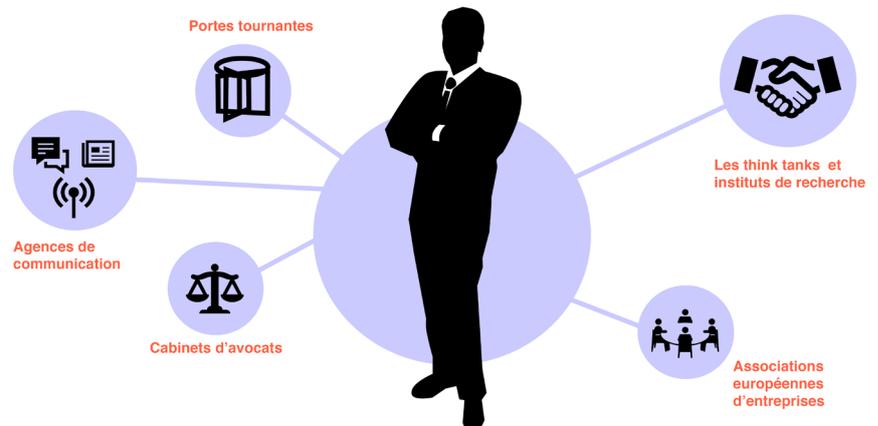
Les grandes entreprises ont élaboré des stratégies de lobbying très diverses et très élaborées afin de convaincre les politiques et de protéger leurs intérêts. Les plateformes numériques n'ont eu qu'à piocher parmi la « boîte à outils » de stratégies d'influence déjà utilisée par d'autres secteurs industriels afin d'empêcher la loi européenne en cours d'écriture de transformer le statut de leurs travailleurs.euses, de faux indépendant.e.s à salarié.e.s. Elles se sont payé les services de « mercenaires » du lobbying, ont été rencontrer les décideur.ses clés, proposé leurs arguments, cherché à imposer leurs chiffres et leur cadre d'analyse. Toutefois, ces arguments, même répétés en boucle par les plateformes et toutes les entreprises qui travaillent pour elles (cabinets d'avocats, agences de communication, de relations publiques, etc.) n'ont pas suffi³¹. À mesure qu'approchait la date de sortie de la proposition de loi, les plateformes ont eu de plus en plus recours à des méthodes de lobbying plus agressives : remettre en question le processus législatif, proposer leurs propres solutions et surtout discréditer ses adversaires.



« Les lobbyistes [d'Uber sont] prêts à tout pour réécrire les règles en sa faveur ou de simplement les ignorer lorsqu'ils n'y arrivent pas. »

Ludovic Voet,
Secrétaire confédéral de
la Confédération Européenne
Syndicale, 2022³⁰

Les réseaux de lobbying des plateformes



30. CES (2022) Uber files : les eurodéputés doivent enquêter sur le lobbying anti-travailleurs auprès de l'UE <https://www.etuc.org/fr/pressrelease/uber-files-les-eurodeputes-doivent-enqueter-sur-le-lobbying-anti-travailleurs-aupres>
31. Médiapart (2022) Uber : à Bruxelles, un lobbying agressif mais finalement peu payant <https://www.mediapart.fr/index.php/journal/international/110722/uber-bruxelles-un-lobbying-agressif-mais-finalement-peu-payant>

L'union fait la force : les associations industrielles parlent aussi pour les plateformes

Les plateformes ne font pas passer leurs messages aux institutions européennes uniquement par le biais de leurs propres employés en relations publiques. Elles peuvent aussi compter pour ce faire sur les associations européennes d'entreprises dont elles font partie. Uber par exemple, peut profiter, pour relayer ses éléments de langage, de la force de frappe de BusinessEurope, association d'employeurs européens (dont le Medef). Uber siège au sein de l'une de ses structures de conseil³². BusinessEurope jouit d'un accès privilégié à la Commission européenne, grâce notamment à l'organisation annuelle de rendez-vous, à la Commission, entre les commissaires européens et les PDGs les plus influents³³. Autre exemple, Wolt, qui affirmait en janvier 2021 à la Commission européenne que ses arguments politiques étaient soutenus par BusinessEurope ainsi que les associations nationales d'employeurs³⁴. L'association allemande des employeurs a en effet rencontré le commissaire Schmit en octobre 2021 pour lui parler, entre autres, de la proposition de loi en cours de rédaction sur les travailleurs euses des plateformes³⁵.

Les plateformes peuvent également s'appuyer sur les associations européennes d'entreprises sectorielles. Ainsi, elles ont créé deux associations : Move EU qui regroupe Bolt, Free Now et Uber, ainsi que Delivery Platforms Europe, qui a pour membres Bolt, Deliveroo, DeliveryHero, Doordash, Glovo, UberEats et Wolt. De plus, certaines entreprises de plateformes sont aussi membres d'associations européennes de l'industrie numérique. Wolt et Uber par exemple sont membres de l'association Computer and Communications Industry Association³⁶. Cette dernière a pu obtenir en 2020 de nombreux rendez-vous avec la présidence portugaise du Conseil de l'UE, en toute discrétion³⁷. Le bureau européen de ce regroupement d'entreprises numériques est présidé par un ancien conseiller du gouvernement américain à Bruxelles sur les questions... numériques³⁸.

32. Médiapart (2022) Uber : à Bruxelles, un lobbying agressif mais finalement peu payant <https://www.mediapart.fr/index.php/journal/international/110722/uber-bruxelles-un-lobbying-agressif-mais-finalement-peu-payant>

33. <https://www.businesseurope.eu/publications/businesseurope-headlines-no-2021-33> (Site consulté le 31 août 2022)

34. Commissioner Schmit. Meeting with Wolt CEO Miki KUUSI. Bilateral discussion on the platform work initiative Virtual meeting, 09/06/2021. Document en la possession des auteurs, disponible sur demande

35. Meeting of Commissioner Schmit with the BDA on 4/10 in Strasbourg. Document en la possession des auteurs, disponible sur demande

36. <https://ec.europa.eu/transparencyregister/public/consultation/displaylobbyist.do?id=002278013515-26> et <https://ec.europa.eu/transparencyregister/public/consultation/displaylobbyist.do?id=987241938472-54> (Sites consultés le 5 septembre 2022)

37. Corporate Europe Observatory (2020) Big Tech brings out the big guns in fight for future of EU tech regulation <https://corporateeurope.org/en/2020/12/big-tech-brings-out-big-guns-fight-future-eu-tech-regulation>

38. <https://www.linkedin.com/in/christianborggreen/?originalSubdomain=be> (Site consulté le 5 septembre 2022)

Se payer les services d'experts

Les plateformes peuvent également compter sur le soutien de think tanks. Un think tank est typiquement une association où travaillent des experts, qui publie des études et qui organise des événements. Ces « boîtes à idées » jouissent parfois d'une influence considérable³⁹. Uber par exemple est membre du think tank CEPS⁴⁰. Heureuse coïncidence ? Ce centre de recherche a été mandaté par la Commission européenne en juin 2021 pour écrire une étude sur les plateformes numériques et notamment leurs conditions de travail⁴¹.

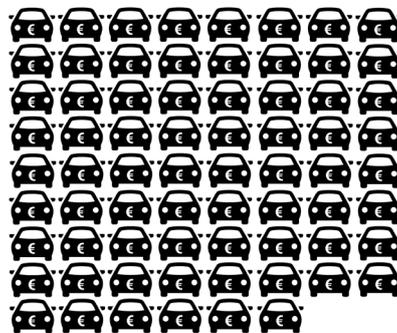
À cela s'ajoute une myriade de consultant.e.s et de cabinets d'avocats qui travaillent pour les plateformes dans le quartier européen. Depuis 2013, Uber a par exemple dépensé plus d'un million d'euros de lobbying via des contrats avec Covington & Burling LLP et Gide Loyrette Nouel⁴².

Les « Uber Files » ont révélé l'existence de deux missions confiées à Fipra, cabinet d'influence, en 2014. Fipra a élaboré une liste de pas moins de 1 850 « cibles » à approcher par Uber pour faire avancer ses pions dans une trentaine de pays européens. On y retrouve essentiellement des responsables politiques et des fonctionnaires, mais également des universitaires, des grands patrons, des journalistes et des conseillers influents⁴³. Surtout, Fipra, missionné par Uber, a rencontré Neelie Kroes, alors commissaire à l'Économie numérique, le 18 octobre 2014, à moins de deux semaines de son départ de la Commission, pour discuter notamment de son futur rôle dans l'entreprise⁴⁴.

De 2014 à 2022, les dépenses de lobbying d'Uber ont augmenté de **1400%**



2014 : €50 000



2022 : Plus de €700 000

-
39. Observatoire des Multinationales (2022) Les think tanks français et l'Europe : un partenariat public-privé loin des citoyens <https://multinationales.org/Les-think-tanks-francais-et-l-Europe-un-partenariat-public-privé-loin-des>
40. <https://ec.europa.eu/transparencyregister/public/consultation/displaylobbyist.do?id=002278013515-26> (Site consulté le 5 septembre 2022)
41. <https://www.ceps.eu/ceps-publications/digital-labour-platforms-in-the-eu/> (Site consulté le 5 septembre 2022)
42. Médiapart (2022) Uber : à Bruxelles, un lobbying agressif mais finalement peu payant <https://www.mediapart.fr/index.php/journal/international/110722/uber-bruxelles-un-lobbying-agressif-mais-finalement-peu-payant>
43. Le Monde (2022) « Uber Files » : dans le monde entier, chronique d'une extraordinaire entreprise de lobbying https://www.lemonde.fr/pixels/article/2022/07/13/uber-files-dans-le-monde-entier-chronique-d-une-extraordinaire-entreprise-de-lobbying_6134580_4408996.html
44. Le Monde (2022) « Uber Files » : les liaisons dangereuses entre Uber et la commissaire européenne Neelie Kroes https://www.lemonde.fr/pixels/article/2022/07/12/uber-files-les-liaisons-dangereuses-entre-uber-et-la-commissaire-europeenne-neelie-kroes_6134525_4408996.html

Uber n'est pas la seule plateforme à payer des cabinets d'experts du lobbying bruxellois. Bolt a dépensé entre 100 000 et 200 000 euros en 2020 pour se payer les services de conseil et de communication de Portland, agence fondée en 2000 par Peter Guilford, ancien porte-parole de la Commission. C'est à travers Portland par exemple que Bolt a obtenu un rendez-vous avec le cabinet du commissaire européen au Marché intérieur, Thierry Breton, le 7 septembre 2021⁴⁵.

Bolt est également un client de l'agence EPPA qui lui permet de rencontrer des conseillers influents au Parlement européen⁴⁶ et d'obtenir le calendrier législatif du Parlement⁴⁷. Pour des montants se chiffrant en dizaines de milliers d'euros par an, Weber Shandwick travaille pour Deliveroo, APCO pour Wolt et Hanover Communications pour DeliveryHero⁴⁸. APCO a

notamment permis à Wolt de co-organiser un événement avec SME Connect (une organisation s'affichant comme lobby des petites entreprises dont Uber est membre⁴⁹) sur la directive en cours d'élaboration, avec des personnalités importantes telles que des député.e.s européen.ne.s ou des représentant.e.s de la présidence tchèque du Conseil de l'UE de juin à décembre 2022⁵⁰.

NB1 : la logistique de votre réunion du 30 novembre a été organisée par l'agence de consulting en affaires publiques "EU Strategy" basée à Bruxelles, près du Berlaymont (Charlemagne), embauchée par EU Move (c'est à dire UBER, BOLT et FREE NOW)

Extrait d'un compte-rendu de réunion de la Commission avec des lobbies
Traduit de l'anglais. Surlignage ajouté

45. https://www.asktheeu.org/de/request/meeting_between_joan_canton_filo#incoming-33870

46. Meeting between Bolt and Tilly Metz on 19th May 2022. Document en la possession des auteurs, disponible sur demande

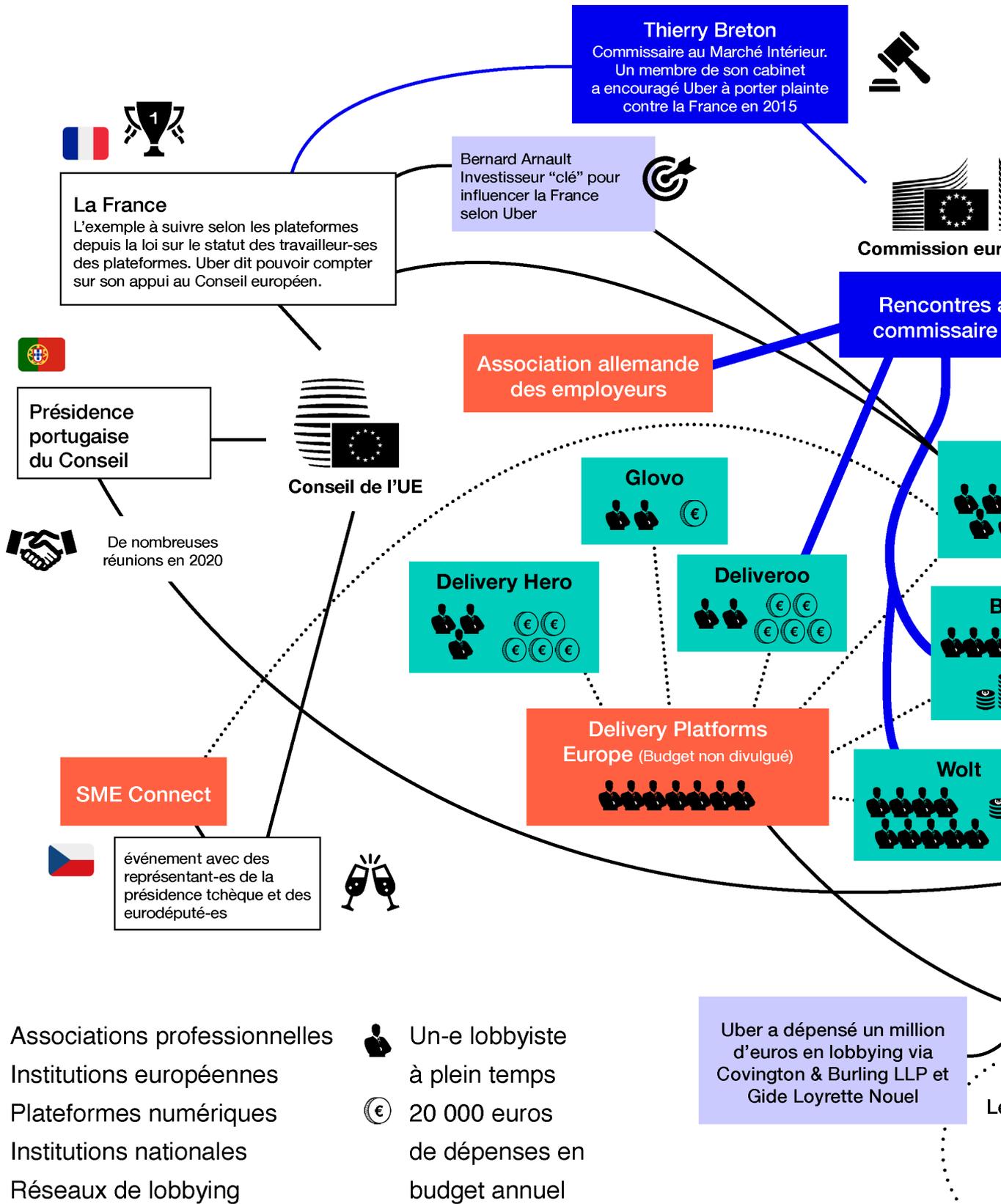
47. Document en la possession de l'autrice

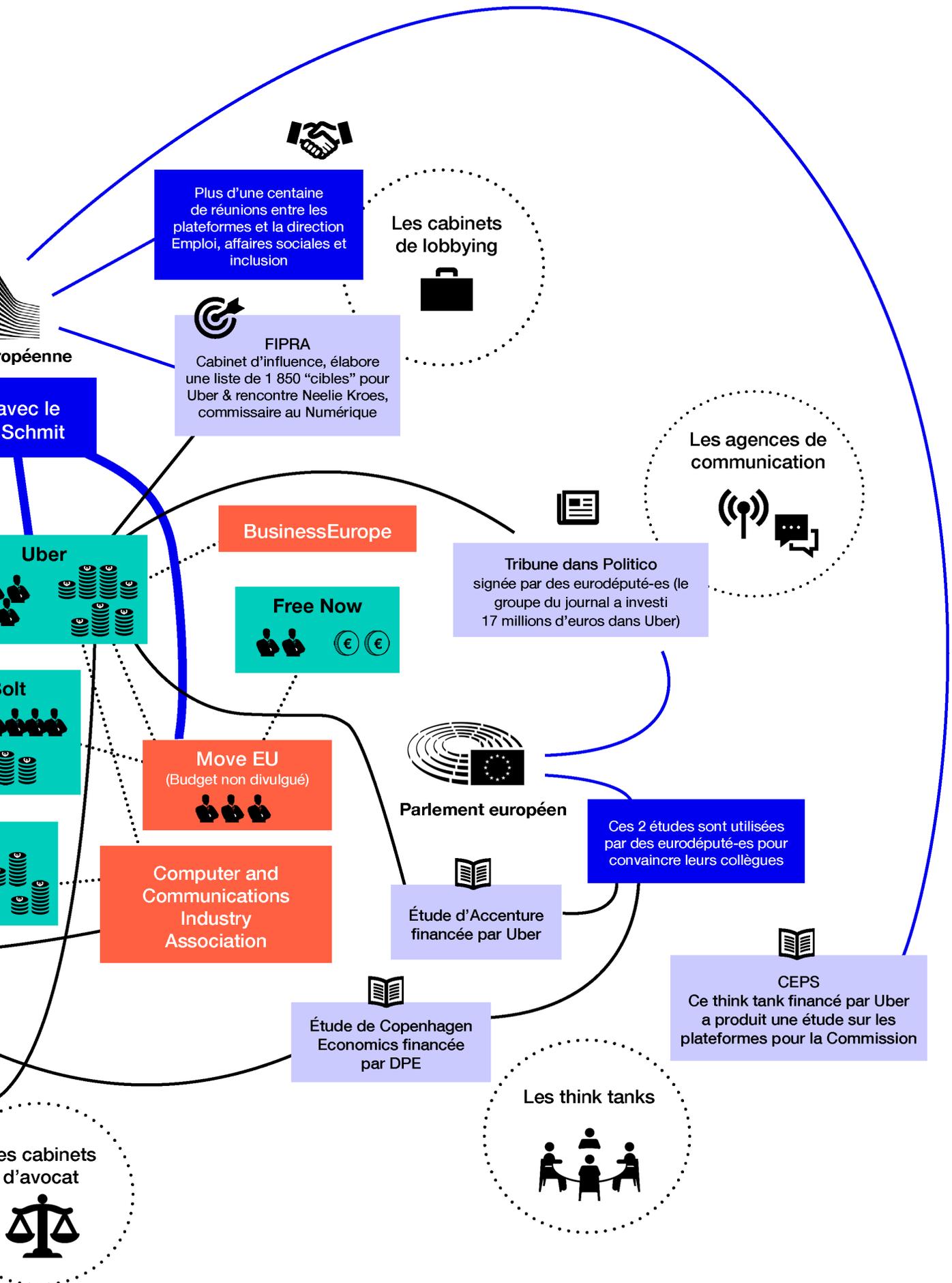
48. <https://ec.europa.eu/transparencyregister/public/homePage.do> (Site consulté le 17 août 2022)

49. <https://ec.europa.eu/transparencyregister/public/consultation/displaylobbyist.do?id=002278013515-26> (Site consulté le 5 septembre 2022)

50. <https://www.eventbrite.com/e/the-next-ecommerce-revolution-local-delivery-platforms-tickets-328737882857?ref=estw> et invitation reçue d'APCO par les député.e.s européen.ne.s le 22 Mars 2022. Document en la possession des auteurs, disponible sur demande

Les plateformes tissent leur toile





Rencontrer régulièrement les décideurs.euses européens.ennes

Les « Uber Files » révèlent qu'entre 2014 et 2016, les dirigeants d'Uber ont rencontré 12 fois des représentant.e.s de la Commission européenne, une information qui n'était pas publique auparavant⁵². Mais ce chiffre est très faible comparé aux rendez-vous obtenus par Uber en 2020 et 2021. En effet, durant l'écriture de la future loi européenne par les services de la Commission et ce jusque septembre 2021, les plateformes ont pu obtenir, d'après la Commission européenne elle-même⁵³, plus d'une centaine de rendez-vous avec la direction Emploi, affaires sociales et inclusion. En avril 2021, Uber avait déjà rencontré la DG Emploi (y compris le commissaire) au moins 5 fois en 5 mois, soit au moins une fois par mois⁵⁴. A la même date, le nombre de rencontres de Bolt s'élevait à au moins 8 en 7 mois⁵⁵. En juin 2021, Wolt accumulait au moins 6 rendez-vous en 9 mois⁵⁶. Impossible de comparer le nombre de ces rendez-vous entre entreprises et la DG Emploi avec les rendez-vous obtenus par les syndicats sur le même sujet : la DG Emploi refuse de divulguer la liste des réunions de ces employé.e.s avec des représentants d'intérêts⁵⁷.

« La leçon la plus importante [des UberFiles] est le niveau d'accès des lobbyistes aux échelons **les plus élevés du pouvoir**, au niveau national et européen. La facilité avec laquelle l'entreprise a réussi à obtenir l'attention de décideurs.euses politiques à un si haut niveau devrait être une sonnette d'alarme pour l'administration européenne ».

Emily O'Reilly, médiatrice de l'Union Européenne, juillet 2022⁵¹

La Commission a souligné l'importance du dialogue avec les différentes parties prenantes dans le contexte de l'initiative, y compris les plateformes. La Commission ajoute que si l'on inclut toutes les réunions à tous les niveaux, sans doute plus d'une **centaine de réunions** ont été tenues avec les représentants de ces plateformes.

Extrait d'un compte-rendu de réunion de la Commission avec des lobbies.
Traduit de l'anglais. Surlignage ajouté.

51. Social Europe (2022) The Uber Files—a wake-up call for the EU institutions <https://socialeurope.eu/the-uber-files-a-wake-up-call-for-the-eu-institutions>
52. ICIJ (2022) How Uber won access to world leaders, deceived investigators and exploited violence against its drivers in battle for global dominance <https://www.icij.org/investigations/uber-files/uber-global-rise-lobbying-violence-technology/>
53. FLASH REPORT – Meeting between CAB SCHMIT and MOVE EU representatives – 24/09/2021. Document en la possession des auteurs, disponible sur demande
54. Commissioner Schmit. Meeting with Uber CEO Dara KHOSROSHAHI. Bilateral discussion on the platform work initiative. Virtual meeting, 26/04/2021. Document en la possession des auteurs, disponible sur demande
55. Commissioner Schmit. Meeting with Bolt CEO Markus VILLIG. Bilateral discussion on the platform work initiative Virtual meeting, 26/04/2021. Document en la possession des auteurs, disponible sur demande
56. Commissioner Schmit. Meeting with Wolt CEO Miki KUUSI. Bilateral discussion on the platform work initiative Virtual meeting, 09/06/2021. Document en la possession des auteurs, disponible sur demande
57. https://www.asktheeu.org/en/request/directive_on_improving_working_c_2#outgoing-22744

Les arguments des plateformes

Lors de leurs rendez-vous avec les décideur.ses européen.nes, les plateformes ont avancé un certain nombre d'arguments pour maintenir leurs travailleurs.euses sous le statut d'indépendant.e plutôt que d'employé.e muni d'un contrat de travail leur offrant droits et protection sociale. Les trois arguments majeurs des plateformes, répétés et martelés, sont, premièrement, qu'une loi qui donnerait un contrat de travail aux coursiers.ères, chauffeurs, etc. induirait de nombreuses pertes d'emploi. Deuxièmement, selon ces entreprises, les indépendant.e.s actuel.le.s des plateformes ne souhaitent pas de contrat de travail parce qu'ils bénéficient actuellement de très bonnes conditions. Enfin, ils.elles préféreraient la flexibilité du statut d'indépendant (ou auto-entrepreneur en France) aux contraintes supposées du statut salarié.

Les dirigeants d'Uber et de Bolt ont tous deux affirmé devant le commissaire Schmit que si la loi européenne devait transformer les indépendant.e.s actuel.le.s en employé.e.s des plateformes, il en résulterait 50% de pertes d'emplois⁵⁹. Bolt a même parlé de centaines de milliers d'emplois bien rémunérés qui seraient perdus à travers l'UE⁶⁰. Pourtant, le patron d'Uber n'a pas tenu le même discours en décembre 2021 devant des investisseurs.euses. Il leur a déclaré alors que son entreprise pouvait continuer à faire des profits même si un changement de loi forçait Uber à employer ses chauffeurs comme salarié.e.s⁶¹.

« Au niveau européen, un projet de directive allant (..) dans le sens d'une présomption de salariat à certaines conditions, a été déposé, mais fait actuellement l'objet d'une intense activité de guérilla pour (...) le vider de son contenu. »

Confédération Syndicale Chrétienne (syndicat belge), juillet 2022⁵⁸

“La reconnaissance par Dara Khosrowshahi (PDG d'Uber) que l'entreprise peut – et s'est déjà – adaptée pour considérer ces employé.e.s comme des salarié.e.s dans d'autres pays est une gifle au visage de chaque chauffeur aux Etats-Unis qu'Uber continue d'exploiter.”

Steve Smith, porte-parole pour la fédération syndicale californienne, 2022⁶²

58. CSC (2022) Uber files : Il n'est jamais trop tard pour se rendre compte qu'il y a un loup dans la bergerie <https://www.lacsc.be/page-dactualites/2022/07/15/uber-files-il-n-est-jamais-trop-tard-pour-se-rendre-compte-qu-il-y-a-un-loup-dans-la-bergerie>

59. FLASH REPORT – Meeting between Cmssr SCHMIT and Markus VILLIG, CEO and Founder of BOLT – 26/04/2021. Document en la possession des auteurs, disponible sur demande. FLASH REPORT – Meeting between Commissioner SCHMIT and Dara KHOSROWSHAH, CEO of Uber. 23 November 2021, Online. Document en la possession des auteurs, disponible sur demande.

60. Bolt. Improving Platform Workers' Conditions While Preserving Jobs and Innovation in the EU. November 2021. Document en la possession des auteurs, disponible sur demande.

61. The Intercept (2022) Uber CEO Admits Company Can Afford Labor Protections for Drivers <https://theintercept.com/2022/01/07/uber-drivers-labor-protections-dara-khosrowshahi-european-union/>

62. The Intercept (2022) Uber CEO Admits Company Can Afford Labor Protections for Drivers <https://theintercept.com/2022/01/07/uber-drivers-labor-protections-dara-khosrowshahi-european-union/>

Plusieurs exemples récents prouvent l'inanité de ces menaces de destructions d'emplois. La plateforme suédoise Yepstr a offert un contrat de travail à ses 5 500 employés depuis le 1er janvier 2021⁶³ et aucune perte d'emplois massive n'a été enregistrée depuis⁶⁴. Un autre exemple est Justeats, plateforme basée sur le modèle du salariat. C'est le leader du secteur en Espagne depuis qu'une loi nationale (dite Loi Riders) favorise le salariat des travailleurs.euses des plateformes.

Les plateformes argumentent également auprès de la Commission qu'une directive pour l'amélioration des conditions de travail n'est pas nécessaire puisque leurs travailleur.euses jouissent déjà de très bonnes conditions de travail. C'est ainsi qu'en novembre 2021, Bolt a affirmé aux membres du cabinet de la commissaire au numérique Vestager que l'entreprise offrait un revenu jusqu'à trois fois plus élevé que le salaire minimum dans la plupart des cas⁶⁵.

Toutefois, à la même date, et devant les mêmes interlocuteurs, Deliveroo a admis qu'il était difficile de faire une estimation du revenu moyen de ses coursiers⁶⁶. Un mois auparavant, pourtant, le patron de Deliveroo disait le contraire au commissaire Schmit, affirmant que le revenu de leurs chauffeurs.euses était plus élevé que dans bien d'autres secteurs⁶⁷.

Une étude universitaire de 2020 réalisée pour le Parlement européen conclut que les travailleurs.euses des plateformes ont un revenu bas, instable et fragmenté avec peu d'options de revenus pour compenser les périodes sans commandes⁶⁸. Une toute autre réalité que celle dépeinte par les entreprises du secteur aux décideurs.euses européen.ne.s.

La bataille des arguments politiques qui se joue en 2021 dans le quartier européen est donc aussi une bataille des chiffres. C'est pourquoi les plateformes ont financé des études afin de pouvoir baser leurs argumentaires sur des analyses prétendument indépendantes. Elles ont aussi utilisé des études déjà existantes en réinterprétant leurs résultats en leur faveur.

En novembre 2021, l'institut de recherche Copenhagen Economics a publié une recherche financée par Delivery Platforms Europe, l'association européenne des plateformes qui regroupe Bolt, Deliveroo, Delivery Hero, Uber et Wolt⁶⁹. Les conclusions de l'étude sont proches du message des plateformes : les coursiers préfèrent un emploi flexible à un statut de salarié.e.

63. <https://www.gigwell.org/resources/policy-initiatives-for-gig-work>

64. <https://www.techarenan.news/2022/08/19/yepstr-proves-unique-approach-to-gig-economy-with-gigantic-growth/>

65. Meeting between Cabinet Vestager and BOLT on platform workers protection. 3 November 2021. Document en la possession des auteurs, disponible sur demande

66. https://www.asktheeu.org/en/request/10475/response/36011/attach/7/Ares%202021%207106619%20Report%20of%20the%20meeting%20with%20Deliveroo%20on%2015%2011%202021%20Redacted.pdf?cookie_passthrough=1

67. FLASH REPORT – Meeting between Commissioner SCHMIT and Deliveroo CEO & representatives – 07/10/2021. Document en la possession des auteurs, disponible sur demande

68. Hauben (ed.), H., Lenaerts, K. And Waeyaert, W., The platform economy and precarious work, Publication for the committee on Employment and Social Affairs, Policy Department for Economic, Scientific and Quality of Life Policies, European Parliament, Luxembourg, 2020 [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2020/652734/IPOL_STU\(2020\)652734_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2020/652734/IPOL_STU(2020)652734_EN.pdf)

69. <https://copenhageneconomics.com/publication/study-of-the-value-of-flexible-work-for-local-delivery-couriers/>



D'après un document officiel de la Commission, l'indépendance et la qualité de cette étude posent question. En effet, l'étude ne mentionne pas dans sa comparaison entre les statuts d'auto-entrepreneurs et d'employés certains aspects fondamentaux comme les conditions de travail et la protection sociale. Surtout, l'étude se focalise sur la flexibilité, en partant du principe, non avéré, qu'un statut d'employé.e ne permet aucune flexibilité. Ce que la situation actuelle des secteurs de la vente ou de l'hôtellerie par exemple dément⁷⁰. Le think tank Bruegel a lui aussi estimé que cette étude reposait sur des arguments exagérés⁷¹.

Dans d'autres cas, les plateformes n'ont pas commandé d'études externes mais ont fait parler des études scientifiques en leur faveur, en exagérant leurs résultats. Ainsi, en novembre 2021, un mois avant la publication de la proposition de directive par la Commission européenne, Move EU (Bolt, Uber et Free Now), publiait et partageait ses demandes sur la loi en cours de rédaction. Ce document avance que des études à travers l'Europe démontrent que la grande majorité des travailleurs.euses des plateformes apprécient la flexibilité et les revenus plus élevés induits par leur statut d'indépendant⁷³. Or, ces études ne concernent que le Royaume-Uni et elles démontrent que trois quarts des 1001 chauffeurs.euses Uber interrogé.e.s ont un salaire inférieure à la moyenne salariale des travailleurs.euses de Londres⁷⁴.

*« Tu évoques souvent le désir de flexibilité du livreur, or **cette flexibilité est totalement illusoire** car pour maximiser ses chances de rémunération, le coursier devra prêter aux horaires pourvoyeurs de commandes, soit principalement le soir et le week-end. »*

Lettre ouverte d'un ancien coursier au gérant de Deliveroo Benelux, octobre 2018⁷²

- Je sais que cette étude circule largement dans la Commission et j'ai lu ses conclusions principales
- **L'indépendance et la qualité de cette étude posent question.** Pour commencer, elle ne prend pas en compte certains aspects légaux fondamentaux concernant les conditions de travail, et l'accès à la protection sociale, qui sont des questions clés dans le débat sur le travail des plateformes.

Extrait d'un compte-rendu de réunion de la Commission avec des lobbies. Traduit de l'anglais. Surlignage ajouté

70. Meeting with Move EU (UBER, BOLT, FREE NOW) Online, 30 November 2021. Document en la possession des auteurs, disponible sur demande

71. <https://www.bruegel.org/blog-post/inclusive-european-union-must-boost-gig-workers-rights>

72. Le Soir (2018) Quel projet de société Deliveroo veut-il nous livrer? <https://www.lesoir.be/186520/article/2018-10-25/quel-projet-de-societe-deliveroo-veut-il-nous-livrer>

73. <https://www.move-eu.eu/our-positions>

74. <https://www.oxfordmartin.ox.ac.uk/news/201809-frey-berger-uber/>

Remettre en cause le processus législatif

Sentant que la direction Emploi, affaires sociales et inclusion de la Commission n'était pas convaincue par leurs arguments, les plateformes se sont de plus en plus tournées vers d'autres départements de la Commission. En mars 2021, Deliveroo, alors que les portes de la direction Emploi, affaires sociales et inclusion de la Commission lui étaient grandes ouvertes comme on l'a vu précédemment, se plaignait auprès du cabinet de la commissaire au Numérique du processus de consultation. Deliveroo regrettait que ce processus inclue une prise de parole des syndicats aussi bien que des plateformes, afin que les fonctionnaires de la Commission puissent entendre les arguments des deux

parties. Deliveroo a remis en question la légitimité de consulter les syndicats, en prétendant que les personnes qui travaillent vraiment pour les plateformes n'étaient pas entendues lorsque la Commission invite les syndicats et les employeurs⁷⁵.

Cette remise en question du processus d'élaboration de la loi quand celui-ci n'est pas en votre faveur est une technique classique de lobbying. En novembre 2021, Bolt est même allé jusqu'à insinuer que la direction Emploi, affaires sociales et inclusion de la Commission sortait de ses compétences juridiques en proposant une loi relative au droit du travail⁷⁶.

Proposer des initiatives volontaires en lieu et place d'une vraie régulation

Dès que la Commission a commencé à travailler sur sa proposition de loi, Uber a pris les devants. Refusant de laisser la Commission réglementer ses activités, Uber a publié en février 2022 un livre blanc afin de proposer son propre cadre pour améliorer les conditions de travail des livreuses et des chauffeurs de sa plateforme. Selon la plateforme américaine, ce livre-blanc s'adressait aux décideurs politiques européens afin qu'ils construisent ensemble un cadre pour les travailleurs des plateformes⁷⁷.

C'est une autre technique classique de lobbying que de proposer des initiatives volontaires et non contraignantes à une véritable réglementation publique des activités des entreprises. En droit, on appelle cela du « soft law », ou « droit mou », plutôt que du « hard law », une véritable loi, avec sanctions, amendes et possibilités de recours devant tribunaux si elle n'est pas respectée.

75. Meeting with Deliveroo and Vestager Cabinet members, 15th March 2021. Document en la possession des auteurs, disponible sur demande

76. Bolt. Improving Platform Workers' Conditions While Preserving Jobs and Innovation in the EU. November 2021. Document en la possession des auteurs, disponible sur demande

77. Société (2021) Uber pour un meilleur encadrement de ses chauffeurs et de ses livreurs? https://www.societe.com/actualites/uber_pour_un_meilleur_encadrement_de_ses_chauffeurs_et_de_ses_livreurs-51524.html

Ainsi, en septembre 2021, devant des membres du cabinet du commissaire au Marché intérieur, Bolt a mis en avant un code de conduite en cours d'élaboration par plusieurs plateformes⁷⁸. A la même date, MOVE EU (Bolt, Uber et Free Now) proposait aux membres du cabinet du commissaire Schmit de miser sur des mesures d'autorégulation par les plateformes elles-mêmes plutôt que sur une loi européenne, citant comme exemples un code de conduite, des chartes ou la promotion du dialogue avec leurs chauffeurs.euses⁷⁹.

La solution que semblent prôner la majorité des entreprises est celle du dialogue entre indépendant.e.s et plateformes. C'est ce qu'ont demandé au cabinet de la commissaire au Numérique en novembre 2021 Bolt⁸⁰ et Deliveroo⁸¹, et le patron d'Uber au commissaire Schmit en avril 2021⁸². Le fait qu'Uber demande le dialogue social au niveau européen en 2021 est assez ironique car le secrétaire d'Etat français au transport Alain Vidalies avait souligné à leur propos en août 2014 : « Il me paraît tout de suite évident qu'ils ignorent le dialogue social »⁸³.

D'ailleurs, pour Uber⁸⁴ et DeliveryHero⁸⁵, la France est l'exemple à suivre, parce que la législation adoptée par le gouvernement d'Emmanuel Macron ne cherche pas à changer le statut des travailleurs.euses des plateformes et parce qu'elle promeut le dialogue social (d'après Move EU^{86,87}).

Les entreprises de plateformes sont très heureuses de ne pas avoir de salariés en France, et de ne collaborer qu'avec des « auto-entrepreneurs ». En effet, le gouvernement français a décidé de ne pas reconnaître de droits supplémentaires pour les travailleurs.euses des plateformes, mais plutôt de promouvoir le « dialogue social » entre entrepreneurs et plateformes. Avec un cadre légal presque inexistant et une représentation minimale des travailleurs, il ne faut pas en attendre beaucoup d'améliorations en termes de droits au travail. Le slogan du « dialogue social », une idée qu'il a volé à l'Institut Montaigne, un think tank français financé par des entreprises, sert surtout à Emmanuel Macron pour sa communication politique⁸⁸.

Un bon exemple à cette fin sont les discussions autour de la loi française, qui ne cherche pas à changer le statut d'emploi. Uber a aussi demandé quelles étaient les lignes directrices à venir sur les négociations collectives.

Extrait d'un compte-rendu de réunion de la Commission avec des lobbies.
Traduit de l'anglais. Surlignage ajouté

-
78. Meeting with Bolt and Cabinet Breton. 7 September 2021. Document en la possession des auteurs, disponible sur demande
79. FLASH REPORT – Meeting between CAB SCHMIT and MOVE EU representatives – 24/09/2021. Document en la possession des auteurs, disponible sur demande
80. Meeting between Cabinet Vestager and BOLT on platform workers protection. 3 November 2021. Document en la possession des auteurs, disponible sur demande
81. https://www.asktheeu.org/en/request/10475/response/36011/attach/7/Ares%202021%207106619%20Report%20of%20the%20meeting%20with%20Deliveroo%20on%2015%2011%202021%20Redacted.pdf?cookie_passthrough=1
82. FLASH REPORT – Meeting between Cmssr SCHMIT and Dara KHOSROVSHAHI, CEO of UBER – 26/04/2021. Document en la possession des auteurs, disponible sur demande
83. Le Monde (2022) « Uber Files » : une « stratégie du chaos » assumée pour conquérir le monde https://www.lemonde.fr/pixels/article/2022/07/10/uber-files-une-strategie-du-chaos-assumee-pour-conquerir-le-monde_6134211_4408996.html
84. FLASH REPORT - Meeting between Commissioner SCHMIT and Dara KHOSROVSHAHI, CEO of Uber. 23 November 2021, Online. Document en la possession des auteurs, disponible sur demande
85. Meeting DeliveryHero & Cabinet Breton, 14 December 2021. Document en la possession des auteurs, disponible sur demande
86. Report of videoconference between Move EU and Cabinet Vestager on platform work, 4 November 2021. Document en la possession des auteurs, disponible sur demande
87. https://www.asktheeu.org/en/request/10481/response/36001/attach/3/Ares%202021%207062633%20Redaout%20of%20the%20meeting%20with%20Move%20EU%20and%20Maria%20Luisa%20Cabral%20Redacted.pdf?cookie_passthrough=1
88. <https://multinationales.org/Attention-travailleurs-des-plateformes-la-France-est-presidente-du-Conseil-de-l>

Discréditer ses adversaires

Les principaux adversaires des plateformes à Bruxelles, dans la bataille politique autour de la future loi sur les conditions de travail, sont les syndicats, ainsi que les travailleurs.euses qui ont poursuivi en justice les plateformes au niveau national afin d'obtenir un statut de salarié.e. Afin de diminuer le poids politique des messages portés par ces adversaires, les plateformes n'ont pas hésité à les discréditer lorsqu'elles rencontraient le personnel de la Commission.

Move EU (Bolt, Uber et Free Now) a ainsi affirmé au commissaire Schmit en septembre 2021 que les procès intentés par les chauffeurs.euses contre les plateformes étaient uniquement le fruit de la volonté des plaignant.e.s d'extorquer de l'argent aux différentes plateformes⁸⁹.

Mais la stratégie la plus répandue est de discréditer la parole des syndicats et leur légitimité à parler au nom des travailleurs.euses des plateformes. Move EU (Bolt, Uber et Free Now) a co-organisé un événement au Parlement européen le 11 mai 2022. Un des intervenant.e.s était un représentant proclamé des chauffeurs.euses et coursiers lithuaniens, qui a déclaré vouloir garder ses conditions de travail actuelles⁹⁰. Wolt a invité des employé.e.s sélectionné.e.s par la plateforme en mai 2022 pour rencontrer des représentant.e.s de la Commission et du Parlement européen⁹¹. Plus éloquent encore, Bolt indique en italiques dans un argumentaire politique de novembre 2021 adressé à la Commission que les syndicats ne parlent pas au nom des travailleurs.euses des plateformes⁹².

MOVE EU a de nouveau questionné la légitimité des procès, en posant que les chauffeurs les ayant initié **cherchent simplement à recevoir des paiements rétroactifs de différentes plateformes.**

Extrait d'un compte-rendu de réunion de la Commission avec des lobbies.
Traduit de l'anglais. Surlignage ajouté

89. FLASH REPORT – Meeting between CAB SCHMIT and MOVE EU representatives – 24/09/2021. Document en la possession des auteurs, disponible sur demande

90. Impact of proposed platform work directive on EU ride-hailing sector: Will proposed measures classify most drivers as employees? - hosted by MEP Radan Kanev. Document en la possession des auteurs, disponible sur demande.

91. <https://blog.wolt.com/hq/2022/05/23/couriers-making-their-voices-heard-by-eu-policy-makers/> (Site consulté le 31 août 2022)

92. Bolt. Improving Platform Workers' Conditions While Preserving Jobs and Innovation in the EU. November 2021. Document en la possession des auteurs, disponible sur demande

La bataille actuelle au Parlement et au Conseil



« Les empreintes digitales d'Uber sont omniprésentes dans certains amendements déposés sur ce dossier. »

Kim van Sparrentak, députée européenne du parti vert, 2022⁹³

La proposition de directive publiée par la Commission en décembre 2021 n'est qu'une première étape. Elle doit encore être discutée et approuvée par le Parlement européen et par le Conseil (l'instance qui porte la voix des États membres à Bruxelles) de l'UE. Les plateformes vont donc changer de cibles dès décembre 2021.

Les « Uber Files » révèlent qu'Uber dit pouvoir compter sur l'appui de la France au Conseil européen, particulièrement de la Première ministre Elisabeth Borne et du ministre délégué aux Transports Clément Beaune⁹⁴. En effet, Mme Borne a repris l'argumentaire des lobbies des plateformes en septembre 2021, expliquant au Sénat qu'une « proportion écrasante' des travailleurs.euses [des plateformes] 'ne souhaite pas être salariée' ⁹⁵ ». Ce qui explique certainement pourquoi la lobbyiste en chef d'Uber à Paris jusqu'avril 2022 est devenue lobbyiste en chef d'Uber à Bruxelles⁹⁶.

Les plateformes vont dès janvier 2022 rencontrer des fonctionnaires nationaux qui représentent les États Membres au Conseil. Grâce à sa politique de transparence, il est possible de connaître le nombre de réunions du gouvernement néerlandais à Bruxelles avec les lobbies. Sur le sujet de la directive pour l'amélioration des conditions de travail dans le secteur des plateformes, entre janvier 2022 à mai 2022, les représentants des Pays-Bas au Conseil ont rencontré trois fois Wolt, deux fois Deliveroo et une fois Move EU et Bolt. Cela fait sept rendez-vous en cinq mois.

Le Parlement européen n'est pas entièrement acquis à la cause des plateformes. Ainsi, depuis la publication de la proposition de directive en décembre 2021, les plateformes ont multiplié les rencontres avec des député.e.s européen.ne.s.

-
93. Politico (2022) Uber Files embolden the left on tougher platform work bill <https://www.politico.eu/article/uber-files-european-law-eu-commission-left-wing-to-seize-tougher-platform-work-bill/>
94. Le Monde (2022) Face aux difficultés, Uber s'est transformé, sans vraiment changer de modèle https://www.lemonde.fr/economie/article/2022/07/13/face-aux-difficultes-uber-s-est-transforme-sans-vraiment-changer-de-modele_6134559_3234.html
95. Public Sénat (2021) Travailleurs ubérisés : le gouvernement préfère miser sur le dialogue social plutôt que de légiférer <https://www.publicsenat.fr/article/politique/travailleurs-uberises-le-gouvernement-prefere-miser-sur-le-dialogue-social-plutot>
96. <https://www.linkedin.com/in/sophie-bonnecarr%C3%A8re-4090b246/> (Site consulté le 31 août 2022)

Député.e.s allié.e.s

Certain.e.s eurodéputé.e.s sont devenus des allié.e.s des plateformes et relaient leurs messages au sein du Parlement européen, auprès des autres décideurs.euses européen.ne.s et du grand public. Une coalition de députés a notamment signé en juin 2022 une tribune dans Politico, le journal quotidien des décideurs.euses européen.ne.s, contre l'octroi du statut d'employé.e pour les travailleurs.euses des plateformes⁹⁷. Or le choix de Politico peut poser question car le groupe propriétaire de Politico Europe, Axel Springer, a discrètement investi 5 millions d'euros dans Uber en 2017⁹⁸. Il y a un conflit d'intérêts dans le fait de publier une tribune qui contribue à minimiser le coût du travail pour Uber, une de ses sources de revenus. Parmi les signataires de cette tribune, on retrouve des député.es du Parti populaire européen (droite) comme Sara Skyttedal (Suède) et Miriam Lexmann (Slovaquie). Miriam Lexmann a d'ailleurs rencontré le secrétaire d'Etat slovaque au Travail, avec des représentant.e.s des plateformes, en juin 2022 pour demander de conserver le modèle actuel de travail flexible⁹⁹. Elle et d'autres député.e.s déposeront un amendement en juin 2022 reprenant notamment le « code de conduite » vanté par Bolt auprès du cabinet du commissaire Breton l'année précédente (voir ci-dessus)¹⁰⁰.



97. Politico (2022) Digital workers prioritize flexibility — not employment <https://www.politico.eu/article/digital-platforms-workers-economy-challenges/>

98. Le Monde (2022) « Uber Files » : le réseau souterrain des géants de la tech à l'appui de la start-up américaine https://www.lemonde.fr/pixels/article/2022/07/13/uber-files-dans-le-monde-entier-chronique-d-une-extraordinaire-entreprise-de-lobbying_6134580_4408996.html

99. <https://twitter.com/MiriamMLex/status/1536585458884521984>

100. Amendment 525 Proposal for a directive Article 2 – paragraph 1 – Point 6 a (new)

Études dont le financement n'est pas dévoilé

Miriam Lexmann a également diffusé, avec son collègue Aldo Patriciello, une lettre à ses collègues député.e.s européen.ne.s en avril 2022, reprenant de nombreux arguments des plateformes. Il est extrêmement rare de voir des député.e.s qui ne font pas partie des négociations faire pression sur leurs collègues député.e.s. Cette lettre mentionne l'étude de Copenhagen Economics financée par les plateformes évoquée ci-dessus ainsi qu'une étude récente d'Accenture. Or, cette étude d'Accenture est une étude financée par Uber¹⁰¹, ce qui n'est pas précisé dans la lettre des deux député.e.s européen.ne.s à leurs consœurs et confrères.

Utiliser des études universitaires prétendument « neutres et objectives » est une technique classique de lobbying. Ce qui pose question est que leur financement n'est pas toujours dévoilé. Les député.e.s pensent recevoir de l'information d'un organisme tiers indépendant, ce qui n'est pas le cas. Autre exemple : Bolt, dans ses communications avec les député.e.s européen.ne.s, mentionne une étude de Compass Lexecon, dont les conclusions indiquent que les pertes d'emplois liées à la législation en cours d'élaboration seraient de 149 000 à travers l'Union européenne¹⁰². Toutefois, Bolt ne précise pas que le commanditaire de cette étude est Move EU¹⁰³.

101. <https://www.platformsworkreport.com/>

102. Meeting between Bolt and Tilly Metz on 19th May 2022. Document en la possession des auteurs, disponible sur demande.

103. <https://www.move-eu.eu/news/the-private-and-social-value-of-flexible-work-in-ride-hailing-platforms> (Site visité le 31 août 2022)

Conclusion

La bataille politique, juridique et médiatique autour des droits des travailleur.se.s des plateformes est toujours en cours. Les deux camps se sont étoffés. Les plateformes n'ont pas réussi à convaincre la Commission mais elles ont trouvé des alliés de poids dans les deux institutions en charge du dossier aujourd'hui : le gouvernement français au sein du Conseil, et certain.es député.es du PPE au sein du Parlement.

Le lobbying des plateformes numériques dans le quartier européen de Bruxelles est un exemple somme toute classique des pratiques d'influence des grandes entreprises. Si elles n'ont pas obtenu gain de cause rapidement et facilement, c'est qu'un contre-pouvoir existe aussi à Bruxelles : celui des syndicats, des travailleurs.se.s des plateformes, de leurs allié.es au Parlement européen et de l'opinion publique qui observent quotidiennement le travail difficile exercé dans les rues des capitales européennes par les coursiers, les chauffeurs.euses, et autres « prestataires de services » des plateformes. C'est ce contre-lobbying populaire, notamment à travers les syndicats et les collectifs de travailleurs.euses des plateformes au niveau national et européen, qui a fait contrepoids à la machine de lobbying bien organisée des plateformes, et a empêché que les entreprises obtiennent gain de cause à l'abri des regards du public, comme c'est trop souvent le cas, rendant possible un vrai débat démocratique au niveau européen. En effet, les arguments et les techniques des plateformes numériques sont extrêmement efficaces quand les décideurs.se.s n'entendent qu'un seul son de cloche, mais elles le sont moins lorsqu'il y a des contre-pouvoirs à Bruxelles ainsi que dans les capitales européennes.

« Nous devons définir une stratégie commune pour instaurer un certain rapport de force »

Un membre du syndicat autrichien
vida, octobre 2018¹⁰⁴

¹⁰⁴. CES (2018) La force dans l'unité pour les livreurs à vélo <https://www.etuc.org/fr/la-force-dans-lunite-pour-les-livreurs-velo>



Casser une loi européenne

MODE D'EMPLOI

Influencez le processus à chaque étape

- Rencontrez tous les décideurs importants
- Obtenez le soutien de gouvernements
- Placez vos dirigeants dans des postes clés

Imposez votre vision

- Publiez vos propres études
- Proposez vos solutions
- Utilisez les médias

Mettez toutes les chances de votre côté

- Divisez les décideurs
- Discréditez le processus législatif... et vos adversaires
- L'union fait la force : rejoignez une association d'entreprises



La gauche au Parlement européen défend la vision d'une Europe socialement équitable et durable, fondée sur la solidarité internationale.



L'Observatoire des multinationales est un média en ligne sur les grandes entreprises et plus généralement sur les pouvoirs économiques, ainsi que sur leurs relations avec le pouvoir politique.

Autrice : Lora Verheecke, Observatoire des Multinationales

Date de publication : Octobre 2022

Relecture et édition : Olivier Petitjean

Mise en page : Clémence Hutin et Sarah Reader

Ce rapport a reçu le soutien financier du groupe de la Gauche au Parlement européen (GUE/NGL)