



## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>31190</b>	De <b>M. Bastien Lachaud</b> ( La France insoumise - Seine-Saint-Denis )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports		<b>Ministère attributaire</b> > Transition écologique et cohésion des territoires
<b>Rubrique</b> > transports	<b>Tête d'analyse</b> > Accord entre la SNCF et Uber	<b>Analyse</b> > Accord entre la SNCF et Uber.
Question publiée au JO le : <b>14/07/2020</b> Date de changement d'attribution : <b>21/05/2022</b> Question retirée le : <b>21/06/2022</b> (fin de mandat)		

### Texte de la question

M. Bastien Lachaud interroge M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sur l'accord conclu entre la SNCF et l'entreprise Uber concernant l'application multimodale « Assistant SNCF ». Cette application propose à la fois des transports publics et des transports privés. Depuis juin 2020, il est possible en se connectant sur l'application de réserver, en plus d'un billet de TGV ou d'un ticket de TER, un trajet Uber en Île-de-France. L'application mobile de la SNCF, société à capitaux publics, favorise donc le recours aux services d'une entreprise privée, et fait par là sa publicité. Le directeur général de Voyageurs SNCF, Alexandre Viros, justifiait ce choix de partenariat dans un article de Boursorama, le 16 juin 2020 : « associer les synergies et complémentarités entre un acteur du transport public et un acteur de la mobilité urbaine est essentiel pour construire la mobilité de demain tout en réduisant l'usage de voitures individuelles et donc la congestion dans les villes ». Mais Uber n'est pas un simple acteur de la mobilité urbaine. C'est aussi une entreprise notoirement connue pour pratiquer l'évasion fiscale et pour des pratiques particulièrement problématiques concernant le respect des droits des travailleurs. Née en 2009, elle propose de mettre en contact des conducteurs proposant des services de transport et des clients, *via* une application mobile. Surtout, Uber est connu pour avoir « ubérisé l'économie » en développant un nouveau modèle de relation de travail : le salarié n'est plus employé, mais autoentrepreneur. Quant au patron, il fait comme s'il n'en était pas un, prétendant être un simple intermédiaire entre l'autoentrepreneur et ses clients. Pourtant, les rapports entre le chauffeur et l'application sont tels que la cour d'appel de Paris a reconnu en janvier 2019 que le lien qui unit un chauffeur indépendant à la plate-forme de réservation en ligne est bien un « contrat de travail ». Le tribunal a détaillé « un faisceau suffisant d'indices » qui caractérise selon lui « le lien de subordination » liant le chauffeur à la plate-forme. Malgré ce premier jugement, et même si d'autres cours de justice étrangères commencent aussi à requalifier les contrats liant les coursiers Uber et la plate-forme en contrat de travail, les travailleurs ne sont toujours pas protégés par les dispositions du code du travail. Aussi, cette manière qu'a eue l'entreprise de jouer avec les failles du droit a des répercussions sur la santé et la sécurité au travail. Par exemple, l'entreprise n'est pas tenue responsable en cas d'accident ou de maladie professionnelle. Ce sont des centaines de milliers de coursiers, en voiture ou à vélo, qui sont ainsi précarisés. Il aimerait donc apprendre de M. le ministre quand les entreprises publiques arrêteront de faire la promotion des entreprises qui ne paient pas leur dû au fisc français, et quel plan global de transport le Gouvernement compte prendre pour proposer une alternative écologiquement soutenable, et socialement responsable pour les mobilités urbaines.