



CONCOURS INTERNE POUR LE RECRUTEMENT
D'ÉLÈVES INGÉNIEURS DES TRAVAUX DE LA MÉTÉOROLOGIE

SESSION 2019

ÉPREUVE ÉCRITE OBLIGATOIRE

NOTE DE PROBLÉMATIQUE

Durée : 4 heures

Coefficient : 4

La rigueur, le soin et la clarté apportés à la rédaction des réponses seront pris en compte dans la notation.
L'utilisation de toute documentation (dictionnaire, support papier, traducteur, téléphone portable, assistant électronique, etc) est strictement interdite.

Consigne :

Il est demandé au candidat, sur la base du dossier qui lui est remis et de ses connaissances personnelles, de présenter une situation et d'en soulever les points saillants.

Cette épreuve vise à apprécier les qualités rédactionnelles du candidat, sa capacité de raisonnement et à comprendre des textes d'ordre général. Le candidat peut être amené, le cas échéant, à proposer des solutions.

A partir des documents fournis, il vous est demandé de rédiger une note de problématique sur la thématique de l'« ubérisation » et des évolutions du monde du travail qui en découlent.

Cette épreuve comporte 35 pages (page de garde et liste des documents joints incluses).

Documents joints :

Document 1 – Vers un troisième statut pour les travailleurs 3.0 ? (Le Monde).....	3
Document 2 – Quand la France tente de lutter contre le Far West de l'ubérisation (France culture)	5
Document 3 – Décryptage - Un dispositif simple, un résultat au-delà des attentes (Le Figaro).....	8
Document 4 – Autoentrepreneur, le statut qui ne connaît toujours pas la crise (Le Figaro).....	9
Document 5 – L'autoentrepreneur, un statut victime de son succès (Les Échos).....	11
Document 6 – Les entrepreneurs français entre Uber et grands patrons (extraits) (Les Cahiers français).....	13
Document 7 – Uber, Deliveroo... Cet arrêt de la Cour de cassation qui inquiète les plates-formes numériques (Le Monde).....	16
Document 8 – Franck Page, autoentrepreneur ubérisé et mort au travail (L'Humanité).....	18
Document 9 – Les auto-écoles contre les plateformes en ligne en Côtes-d'Armor (Ouest France)	20
Document 10 – Montpellier : les auto-écoles doivent "se remettre en question" (Le Midi libre).....	22
Document 11 – Les auto-écoles vers une « ubérisation » forcée ? (L'Humanité).....	24
Document 12 – Revenus d'activité des non-salariés en 2015 (INSEE).....	26
Document 13 – Jérôme, 49 ans, ancien livreur de repas à vélo : « Il y a dans l'ubérisation une forme d'occupation idéologique et politique » (Libération).....	27
Document 14 – Des ambulanciers mobilisés contre l'« ubérisation » (Le Monde).....	28
Document 15 – Les micro-entrepreneurs fin décembre 2017 (Acos).....	30
Document 16 – Les créations d'entreprises en 2018 (INSEE).....	31

Document 1 – Vers un troisième statut pour les travailleurs 3.0 ? (Le Monde)

Dans cette chronique, le juriste Jean-Emmanuel Rey revient sur la politique des petits pas choisie par notre législateur pour faire évoluer le modèle social existant entre les plates-formes de services et leurs « tâcherons » 3.0.

Par Jean-Emmanuel Ray Publié le 05 septembre 2018 à 11h00 - Mis à jour le 05 septembre 2018 à 13h32

Question de droit social. Visées par des contentieux de plus en plus menaçants pour leur modèle économique reposant sur le refus du salariat et donc du droit du travail, les plates-formes de services (Uber et ses trente-cinq mille chauffeurs, Deliveroo et ses dix mille cyclistes) sont prêtes à faire de gros efforts pour le sauver.

Par exemple, en proposant déjà gratuitement une assurance responsabilité civile ou accident du travail à leurs travailleurs « *indépendants* ». Aller plus loin ? Particulièrement positif pour ces tâcherons 3.0, ce comportement de quasi-employeur pourrait cependant être utilisé par ces indépendants pour obtenir aux prud'hommes une requalification en contrat de travail. L'extrême diversité des plates-formes et des conditions concrètes du travail rendant impossible une solution unique (tous salariés ou, à l'inverse, présomption irréfragable de non-salariat), c'est la politique des petits pas qu'a choisie notre législateur.

Premier pas, la loi du 8 août 2016 a rappelé à ces « *travailleurs indépendants* » leur droit de se syndiquer et de cesser collectivement le travail. Une action à l'efficacité relative, puisqu'ils peuvent être remplacés dans la minute... Deuxième pas, cet été, avec le vote le 1^{er} août de la loi pour la liberté de choisir son avenir professionnel, sur laquelle le Conseil constitutionnel se prononce début septembre.

Partant d'un principe souvent partagé par les intéressés eux-mêmes : peu importe le flacon (le statut : salarié ou indépendant), pourvu qu'on ait l'ivresse (revenu minimum + protection sociale), la loi propose à ces plates-formes de rédiger une charte opposable prévoyant un revenu décent, des mesures visant à améliorer les conditions de travail et à prévenir les risques professionnels, les garanties en cas de rupture, mais aussi les modalités de développement des compétences pour ces travailleurs indépendants voulant évoluer.

La représentabilité en question

En contrepartie, pour les plates-formes ayant rédigé une telle charte : « *Son établissement et le respect des engagements pris (...) ne peuvent caractériser l'existence d'un lien de subordination juridique entre la plate-forme et les travailleurs.* » Ces protections nouvelles ne pourront donc pas servir d'indices pour démontrer une subordination juridique.

Car, en droit, au nom de l'ordre public de protection, un procès en requalification reste cependant possible. Seule une présomption irréfragable de non-salariat aurait pu l'exclure. Dans les faits, cependant, un tel contentieux devient nettement moins attrayant pour ces travailleurs plus demandeurs d'un revenu décent et d'une protection sociale que d'un patron, d'ordres et d'horaires. Et une telle charte calmera aussi les ardeurs des quelques juges voyant des salariés partout pour les faire bénéficier du régime général de la Sécurité sociale.

Alors, bien sûr, peut-on s'étonner du caractère facultatif de ces chartes, unilatérales et à la carte, en remarquant que point n'était besoin d'une loi pour que ces plates-formes, ainsi légitimées, puissent créer de telles protections. Et remarquer que la France se rapproche ainsi de nombreux pays ayant créé un troisième statut (voir le *worker* anglais, entre *employee* salarié et *self-employed*), à mi-chemin entre salariat et indépendance, au risque de déstabiliser le premier.

Prochaine étape pour ces plates-formes : négocier un accord collectif ? Se posera alors la délicate question de la représentativité réelle des associations ou syndicats négociateurs. Comme au début de la révolution industrielle. Mais, mardi 4 septembre, le Conseil constitutionnel a censuré, pour de pures questions de procédure législative, cet amendement tardif, qui pourrait bientôt réapparaître.

Jean-Emmanuel Ray (Professeur à l'école de droit de Paris-I-Panthéon-Sorbonne)

Source : https://www.lemonde.fr/emploi/article/2018/09/05/vers-un-troisieme-statut-pour-les-travailleurs-3-0_5350520_1698637.html

Document 2 – Quand la France tente de lutter contre le Far West de l'ubérisation (France culture)

13/08/2018 (mis à jour à 17:22) Par Lucas Scaltritti et Eric Chaverou

En une dizaine d'années, les géants du numérique ont transformé de nombreux pans de la société française. L'ubérisation a bouleversé les codes et même celui du travail. Pour autant, la France a rapidement souhaité encadrer le phénomène, comme New York vient de le faire pour ses taxis.

Pour protéger ses célèbres taxis jaunes en perte de vitesse, la ville de New York vient de légiférer contre les offres alternatives comme Uber. Un nouveau coup dur pour le phénomène d'ubérisation. Et en France, où en sommes-nous ? Quelles réponses législatives, économiques, sociales ont pu être apportées et demeurent ?

Depuis longtemps dans le langage courant mais entré dans les dictionnaires en 2017

Ubérisation : "*remise en cause du modèle économique d'une entreprise ou d'un secteur d'activité par l'arrivée d'un nouvel acteur proposant les mêmes services à des prix moindres*". Voilà la première définition proposée par le Petit Larousse l'an dernier. Le Petit Robert, au même moment, estimait qu'ubériser était "*déstabiliser et transformer avec un modèle économique innovant tirant parti des nouvelles technologies*".

Ces définitions arrivent quand ces mots semblent déjà presque vieux et que depuis déjà plusieurs années, une application promet un nouvel idéal pour à peu près tout.

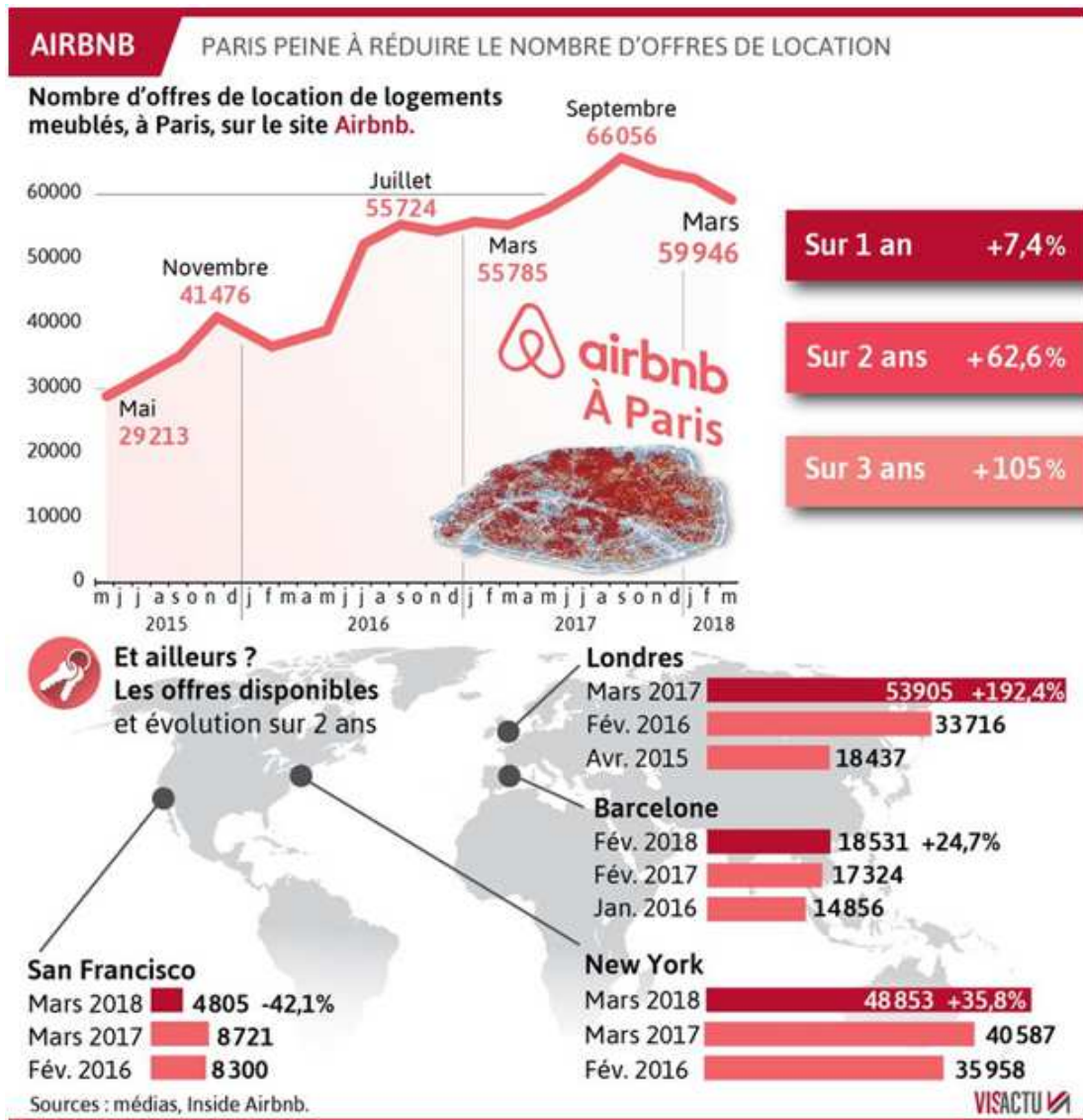
Mais pas question d'ubériser en niant tous les acquis sociaux français. Emmanuel Macron, lors du salon de la high-tech Vivatech à Paris en mai dernier, lançait : "*Je veux faire de la France le pays qui invente la régulation*" de cette nouvelle économie. Depuis l'arrivée d'Uber en France fin 2011, l'Etat tente de s'y atteler. La "jungle" aurait été évitée, même si tous les professionnels du secteur n'estiment pas que la situation est optimale.

Cette transformation s'est accompagnée de craintes. L'ubérisation mettrait en péril des emplois. Les hôteliers pestent contre Airbnb en accusant la plateforme de concurrence déloyale, par exemple. Face à ce problème, des villes comme Bordeaux ou Paris ont réagi. Mais cette nouvelle économie peut également menacer les acquis des travailleurs français. Les grèves se sont multipliées ces derniers mois, notamment chez les chauffeurs de VTC ainsi que chez les coursiers à vélo.

Nouvelle économie, nouvelles législations

"*Cela fait cinq ans que le combat est mené contre Airbnb*." Ian Brossat, l'adjoint à la maire de Paris en charge du logement, mesure le chemin parcouru. Il se félicite des avancées obtenues, à commencer par le numéro d'enregistrement. Depuis le 1er décembre 2017, les loueurs doivent s'enregistrer auprès de la municipalité. Une mesure similaire a également été prise à Bordeaux. Et

dans la ville d'Alain Juppé, il est impossible de louer plus de 120 jours par an son habitation. Ce seuil est appliqué à Paris, mais que pour les quatre premiers arrondissements. La Commission européenne vient par ailleurs de donner jusqu'à fin août à Airbnb pour mettre ses conditions d'utilisation en conformité avec les règles européennes et rendre ses tarifs plus transparents, faute de quoi la société pourrait se voir imposer des sanctions.



• Crédits : Visactu

Le travail des chauffeurs de VTC a lui été encadré après moult manifestations des différentes parties, parfois très violentes. Votée fin 2016, la loi Grandguillaume a finalement durci des règles pour les chauffeurs de VTC. Les compagnies de taxi ont également adapté leurs offres et ont dû se plier par exemple à des forfaits entre Paris et ses aéroports. Quitte à ce que "le grand perdant de la loi" soit le client, et qu'Uber souffre moins que les autres plateformes grâce à la qualité de son algorithme, expliquait récemment dans Les Echos le cofondateur et président d'Eurecab, qui compare les prix.

La loi "avenir professionnel", adoptée définitivement le 1er août dernier, invite aussi les plateformes de services, comme Uber et Deliveroo, à établir une "charte". Rien de contraignant car elle reste facultative, mais ce texte permettrait d'établir les droits et obligations à l'égard des travailleurs, et réciproquement. Pour l'instant, chez Uber, une telle charte n'a pas encore été établie. "Cette disposition va dans le bon sens et nous étudierons dès la rentrée toutes les possibilités qu'elle offre", se défend la plateforme. La loi El Khomri, d'août 2016, avait déjà instauré

une protection contre les accidents du travail et un droit à la formation. Elle avait permis aux travailleurs de ces plateformes de se syndiquer et de faire grève.

Les détracteurs de la loi "avenir professionnel" déplorent que les "avancées" que porte le texte ne créent un troisième statut entre le salariat et le travail indépendant. Mais avec des conditions bien plus précaires. Sans y voir une connotation négative, Grégoire Leclercq, co-fondateur de l'Observatoire de l'ubérisation, confirme l'ouverture de ce qu'il appelle une "troisième voie".

Uber tente aussi d'évoluer en amont de la législation. Depuis le 1er juin, la plateforme offre une protection sociale privée à ses chauffeurs (35 000 en France, 150 000 en Europe). Une initiative saluée par le président de la République, le 24 mai dernier : "*Je remercie Uber pour son annonce qui va dans le bon sens*". L'entreprise américaine a lancé "Campus VTC". L'opération permet à ses chauffeurs de participer à des formations. Ils sont 1 500, selon Uber, à avoir demandé leur accès à une application pour apprendre une langue étrangère.

Ce qu'il reste à faire

"La protection sociale offerte par Uber ? Je ne vois pas d'avancée." Les propos de ce représentant du syndicat de chauffeurs SCP VTC - qui se revendique comme le plus important - peuvent surprendre. Il est dubitatif : "*Je pense que cela ne couvrira pas les charges qui tomberont pendant que je suis en arrêt maladie ou en accident.*" Selon lui, les attentes de ses collègues sont ailleurs. L'important est d'instaurer un salaire minimum. Comme vient de le faire New York. Une mesure inédite aux Etats-Unis alors que 85% des chauffeurs de VTC gagnent moins que le salaire minimum en vigueur dans l'Etat (selon les chiffres d'un rapport de l'autorité new-yorkaise de supervision des VTC). "*Ce serait la décision la plus logique et la plus pragmatique pour éviter le Far West dans ce secteur*", estime-t-il.

Les coursiers à vélo veulent eux aller plus loin. Ils souhaitent en plus des bonus qui prendraient en compte la pénibilité de leur travail. Début juillet, en pleine Coupe du monde de football, et comme déjà à l'été 2017, les livreurs de plusieurs plateformes (Uber Eats, Deliveroo, Stuart, Glovo et Foodora) ont fait grève. Ils estiment que lorsqu'ils pédalent avec leur sac plein de nourriture sur le dos sous la pluie, le weekend ou la nuit, ils devraient gagner un petit peu plus.

Et les emplois les plus menacés par ce phénomène, seraient peut-être ceux issus de l'ubérisation elle-même. Les travailleurs de cette "troisième voie" ne sont pas des salariés. Aucune assurance d'avoir une activité sur le long terme. Pour Grégoire Leclercq, l'intelligence artificielle va jouer un rôle important. Le co-fondateur de l'Observatoire de l'ubérisation craint que lorsque des plateformes comme Uber vont s'automatiser, et affréter des véhicules autonomes, les chauffeurs seront menacés.

Restent bien sûr aussi les réponses économiques des acteurs déjà installés, comme la plateforme française Salto face à Netflix. Mais ces répliques apparaissent souvent bien tardives. Quant à Uber, son dernier concurrent de poids en France, sur son marché historique, est une start-up estonienne initialement dopée aux fonds chinois. En cassant les prix, cette application vise une part de marché de 20 à 30% en un an et revendique un meilleur traitement des chauffeurs. Après une plainte de l'Union nationale des taxis, elle a dû modifier son nom pour s'appeler, uniquement en France "Txfy", au lieu de "Taxify".

Source : <https://www.franceculture.fr/droit-justice/quand-la-france-tente-de-lutter-contre-le-far-west-de-luberisation>

Document 3 – Décryptage - Un dispositif simple, un résultat au-delà des attentes (Le Figaro)

Marie Visot

C'était en 2008. La France n'était pas une « start-up nation » et les entrepreneurs se débattaient dans les méandres des contraintes administratives et fiscales pour exister. Le libéral Hervé Novelli, secrétaire d'État aux PME, bataillait pour faire naître l'autoentrepreneur dans la loi de modernisation de l'économie.

Quelques mois plus tard, ce statut d'un genre nouveau voyait le jour, avec deux principes de base : pouvoir être créé en quelques clics et remplacer tous les impôts et cotisations sociales par un versement unique et proportionnel au chiffre d'affaires, dans la limite de certains plafonds. En d'autres termes, on ne serait plus à l'avenir redevable à l'État avant d'avoir gagné de l'argent. À l'époque, rares étaient ceux à avoir saisi l'ampleur du changement qui ne nécessitait pas de mettre des milliards d'euros sur la table. Plus nombreux étaient ceux à avoir les yeux braqués sur la réforme, plus complexe, du temps de travail facilitant le recours aux heures supplémentaires.

Et puis, les chiffres ont fini par tomber, dépassant les prévisions. Le chef de l'État, Nicolas Sarkozy, parlera même de « *minirévolution* ». Et cela en fut une. Pour la première fois depuis bien longtemps, la France facilitait la gestion administrative au lieu de la complexifier. Le statut a certes ses défauts, mais il est la preuve que simplifier peut immédiatement donner des résultats.

État d'esprit

L'inverse est tout aussi vrai. À l'été 2014, la loi Pinel - sous la pression de certaines professions artisanales criant à la concurrence déloyale - avait complexifié le système : instauration de nouvelles taxes et de démarches administratives supplémentaires, comme de s'enregistrer au registre du commerce ; obligation pour l'autoentrepreneur artisan de faire un stage de préparation à l'installation... La conséquence fut immédiate : en 2015, première année pleine d'application de la réforme, le nombre d'immatriculations a plongé de 21 % et il faudra deux ans pour que les créations se redressent nettement. La simplicité est « *la sophistication suprême* », disait à raison Léonard de Vinci.

L'état d'esprit qui est né il y a dix ans est l'autre aspect positif de la mesure. L'initiative individuelle est aujourd'hui plus que jamais valorisée. Les sondages le montrent : les jeunes ne rêvent plus d'être fonctionnaires mais créateurs d'entreprise. Si tous ne seront pas demain patrons de licorne, au moins contribueront-ils, à leur mesure, à créer eux-mêmes de la valeur...

Source : Le Figaro Économie, vendredi 4 janvier 2019, p. 16

Document 4 – Autoentrepreneur, le statut qui ne connaît toujours pas la crise (Le Figaro)

Ce régime a enregistré en 2018, à la veille de ses 10 ans, un record d'immatriculations.

Corinne Caillaud

ENTREPRISE C'est une des particularités de la France en Europe : la création d'entreprises s'y porte mieux que la création d'emplois. Une caractéristique qui s'explique essentiellement par l'engouement des Français pour le régime du micro-entrepreneur (ex-autoentrepreneur) qui a boosté depuis dix ans la création d'entreprises dans l'Hexagone. Entrée en application en janvier 2009, cette réforme visant à lever le maximum de freins à la création d'activités en permettant à tout le monde de devenir son propre patron a convaincu... 310 000 personnes la première année. Un succès qui ne s'est jamais démenti - mise à part en 2015, seule année de baisse du nombre d'inscrits - puisque la France compte aujourd'hui quelque 1,2 million d'autoentrepreneurs.

En créant ce nouveau statut en 2008, une des mesures phares de la loi de modernisation de l'économie, Hervé Novelli, alors secrétaire d'État aux PME de François Fillon, visait deux objectifs. Primo, encourager les initiatives en allégeant les contraintes administratives et fiscales de ceux qui étaient tentés par l'aventure entrepreneuriale mais n'osaient pas sauter le pas. Et secundo, permettre aux salariés, retraités, étudiants et plus tard fonctionnaires de compléter légalement leurs revenus tout en faisant reculer le travail au noir.

Un « vrai succès » pour François Hurel, considéré comme l'un des pères du statut de l'autoentrepreneur. « *Nos compatriotes ont répondu présents et ont démontré que la France était un pays d'entrepreneurs* », jure celui qui est devenu président de l'Union des autoentrepreneurs. Non sans pointer du doigt le paradoxe franco-français « *que plus le dispositif s'est installé dans la vie des Français, plus certains l'ont contesté, et il a fallu batailler énormément pour ne pas le voir disparaître* ».

Entre 2012 à 2015, le régime est en effet attaqué par les artisans qui l'accusent de concurrence déloyale. Ils sont en ce sens soutenus par Sylvia Pinel, la ministre de l'Artisanat, qui durcit les conditions d'affiliation du régime et fait chuter, en 2015, de plus de 20 % le nombre des immatriculations.

Une erreur, très vite corrigée, qui n'efface pas les critiques faites au statut de favoriser la précarité. « *Ce n'est pas parce que ce dispositif est simple, allégé au niveau social et fiscal qu'il va engendrer des entrepreneurs de génie*, nuance Grégoire Leclercq, à la tête de la Fédération nationale des autoentrepreneurs (Fedae). *Mais il a permis de sortir beaucoup de gens de la panade, 40 % des autoentrepreneurs viennent de Pôle emploi*. » En 2016, le chiffre d'affaires d'un autoentrepreneur était, en moyenne, de 9 816 euros par an.

Dépendance économique

Le statut a également permis l'explosion en France des plateformes numériques, type Uber ou Deliveroo. Les missions sont en effet réalisées par des autoentrepreneurs pouvant toutefois devenir vite « économiquement dépendants » de leurs employeurs qui peuvent alors courir le risque de voir la relation requalifiée en contrat de travail salarial. « *Les plateformes sont devenues*

un accélérateur de business », démine Grégoire Leclercq qui estime à 40 % le gain de chiffre d'affaires de ceux qui y ont recours.

Le statut de l'autoentrepreneur, dont le nombre d'immatriculations a explosé en 2018 après l'entrée en vigueur de nouvelles mesures de simplification, devrait encore évoluer après le vote, programmé à l'été, de la loi Pacte. Plusieurs dispositions, comme l'allègement de l'obligation de compte bancaire séparé, la suppression de l'obligation du stage préalable à l'installation pour les activités artisanales ou la baisse des tarifs d'immatriculation auprès des chambres consulaires, visent une nouvelle fois à développer le régime. « *Il reste beaucoup à faire pour faciliter les partenariats entre entrepreneurs, sécuriser les relations via les plateformes et lever les risques de requalification* », confirme Olivia Grégoire, députée LaREM de Paris et présidente de la commission spéciale chargée d'examiner le texte . Une évolution qui passera, selon elle, par « *une convergence des droits* »...

Source : Le Figaro Économie, vendredi 4 janvier 2019, p. 16

Document 5 – L'autoentrepreneur, un statut victime de son succès (Les Échos)

Volonté d'indépendance - Analyse

Marie Bellan

C'est un record : l'année 2018 a vu près de 700.000 entreprises se créer. Et sur ce nombre, plus d'un quart sont des microentrepreneurs, selon les chiffres de l'Insee. Qui aurait cru, il y a dix ans, lorsque s'est créé le régime de l'autoentrepreneur qu'il aurait un tel succès ? Personne. Même son fondateur, Hervé Novelli, ministre de l'époque, avoue qu'il n'avait pas imaginé pareille postérité.

Ce qui avait été pensé comme un régime de transition, pour tester une activité ou un moyen de compléter ses revenus, a largement dépassé ses deux fonctions - même si elles existent toujours - pour devenir une activité à part entière. Signe que le régime s'est installé dans le paysage économique, les revenus des microentrepreneurs augmentent. Selon les derniers chiffres de l'Acoss, le chiffre d'affaires trimestriel global est en forte progression fin juin 2018 à + 22,9 % sur un an. Il atteint 3.978 euros au deuxième trimestre 2018, sachant que ce revenu peut se cumuler avec une autre activité ou pension de retraite.

Si la microentreprise a changé de dimension, c'est surtout du fait de l'émergence des plateformes numériques, dont le modèle économique est fondé sur la mise en relation entre un travailleur et un client. Les activités de livraison à domicile, qu'il s'agisse d'e-commerce ou de livraison de repas, ont ainsi augmenté de 116 % en 2018, en grande partie grâce à la microentreprise. Les nouvelles attentes des consommateurs, couplées à la souplesse qu'offre le travail indépendant pour les free-lance eux-mêmes, mais surtout pour ceux qui les font travailler, offrent un terrain de développement qui pourrait encore croître de manière singulière. Et c'est bien là tout le problème.

« Le risque, c'est d'avoir toute une catégorie de travailleurs qui continue de grandir mais qui est très mal couverte en termes de droits sociaux », souligne Alexis Masse, chargé du sujet à la CFDT, un des rares syndicats à avoir créé une section pour les travailleurs free-lance.

Un tournant

Le travail indépendant, dont l'autoentrepreneur n'est qu'une des facettes, mais une facette qui a tendance à grossir de manière considérable puisque plus d'un million de personnes s'en réclament, est bien à un tournant. « Le monde des indépendants était jusque très récemment un monde où l'on s'établissait, avec un investissement de départ plus ou moins conséquent qui servait de filet de sécurité et que l'on faisait fructifier pour assurer sa retraite. Ce n'est plus du tout le même schéma aujourd'hui. Le patrimoine de départ n'est plus nécessaire, ce qui permet d'ouvrir à un plus large public ce type de travail, mais l'inconvénient, c'est qu'il n'y a pas plus de protection en cas de pépin », poursuit Alexis Masse.

Le gouvernement a bien créé une assurance-chômage pour les indépendants, mais les conditions d'accès en sont tellement restrictives, pour ne pas plomber les comptes de l'Unédic, que très peu d'indépendants devraient pouvoir y prétendre. De même, les accidents du travail, nombreux pour les livreurs à vélo notamment, sont très mal couverts.

Cette carence de droits sociaux pousse un certain nombre d'autoentrepreneurs à demander une requalification en salarié, ce qui a été acté par plusieurs décisions de justice récemment, notamment concernant la société Take Eat Easy ou encore Uber. Ces décisions feront-elles jurisprudence ? Il est encore trop tôt pour le dire. « Est-ce qu'on règle le problème en disant que ces autoentrepreneurs sont des salariés ? Je ne le crois pas, d'autant que les plates-formes et l'économie numérique en général s'adaptent à une vitesse bien supérieure à celle du droit du travail », estime Emmanuelle Barbara, avocate au cabinet August Debouzy. « Cela étant dit, il faut reconnaître qu'en France, on n'est pas protégé si on n'a pas de contrat de travail. On a du mal à se loger, trouver un crédit, voilà le problème. Et c'est une question de société plus que de droit », ajoute-t-elle.

Réforme en préparation

Le gouvernement s'apprête à légiférer sur le sujet, mais peine à trouver le juste équilibre. En durcissant trop les conditions de collaboration entre un autoentrepreneur et une plate-forme, il risque de tuer le modèle des plates-formes et donc des services proposés. Mais en laissant se développer une catégorie d'indépendants cantonnés dans la précarité, le problème social reste entier.

Faut-il faire cotiser les plates-formes, au risque de les transformer en employeurs ? Faire cotiser davantage les autoentrepreneurs, au risque cette fois de rendre ce régime inaccessible en termes de coût du travail ? Ou encore créer un nouveau statut d'indépendant ? Une autre voie consisterait à créer un compte individuel qui contiendrait le patrimoine social de l'individu, quel que soit son statut, de manière à effacer les frontières entre salarié et indépendant, et permettre davantage de mobilité.

Ce compte existe en réalité, il s'agit du compte personnel d'activité, mais il est encore embryonnaire. Quels droits peuvent y figurer ? Et surtout qui les finance ? Via l'impôt, les cotisations ? Toutes ces questions ne sont pas tranchées, mais c'est bien d'elles que dépend l'avenir des microentrepreneurs notamment.

Source : Les Échos, n° 22881, mercredi 6 février 2019, supplément p. 3.

Document 6 – Les entrepreneurs français entre Uber et grands patrons (extraits) (Les Cahiers français)

Le 7 mars 2018

Qui sont les entrepreneurs aujourd'hui en France et quelle est leur image ? Ce sont majoritairement des hommes d'âge moyen et ils créent avant tout des entreprises sans salarié au démarrage de leur activité. La création d'entreprise reste globalement dynamique en France, mais des freins demeurent, liés notamment au rapport plus ambivalent à l'égard de l'entrepreneuriat que dans d'autres pays.

Article extrait du dossier "Quels entrepreneurs pour demain ?" du n° 403 des Cahiers français, publié en mars 2018 à la Documentation française

Par Chloé Rébillard, journaliste indépendante

L'entrepreneur, ce chef d'entreprise souvent créateur de sa propre société (mais pas toujours), se prête mal à une catégorisation bien établie. Vouloir dessiner trait pour trait le portrait-robot de l'entrepreneur en France est une gageure, ne serait-ce qu'à cause de la polysémie de représentations et de définitions que recouvre ce terme. Et aussi parce qu'il se situe dans un angle mort de la sociologie, ou qu'il constitue « la face cachée du monde social », selon les mots de Michel Offerlé, sociologue spécialiste du patronat. Tentons ici un petit tour d'horizon de ce que l'on sait sur ce personnage étrange.

Combien d'entreprises et d'entrepreneurs en France ?

En France, une personne sur dix est indépendante

D'un point de vue quantitatif, selon l'enquête Emploi 2016 de l'Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE), environ 10 % des actifs de 15 à 70 ans en France appartiennent à la catégorie « non-salariés », ce qui représente un peu moins de trois millions de personnes. Toutes n'appartiennent pas nécessairement à la sphère des entrepreneurs, ainsi par exemple des « aidants familiaux », ces parents, souvent des femmes, qui, sans avoir de statut officiel et administratif, travaillent au sein de l'entreprise familiale.

Néanmoins, considérer la catégorie « indépendants » de l'INSEE, en la croisant avec les données de création d'entreprises, permet de dessiner quelques-uns des contours du portrait des entrepreneurs.

Parmi ces quelque trois millions d'indépendants, l'immense majorité dirige de très petites entreprises, comptant moins de cinq salariés, voire aucun salarié. À l'inverse, seulement 130 000 chefs d'entreprise dirigent une société de plus de dix salariés. Selon une enquête de l'INSEE, portant sur les créations d'entreprise en 2016, seulement 7 % des entreprises emploient des salariés lors de leur création, la moyenne étant de 2,6 salariés (Insee Première, n° 1631, janvier 2017). Si l'on devait donc donner un premier visage aux entrepreneurs, il prendrait les traits du

chauffeur Uber qui reconduit en fin de soirée des clients à leur domicile, ou ceux de l'agriculteur qui s'est lancé seul dans la permaculture et vend ses récoltes dans des circuits courts, plutôt que ceux des grands patrons à la tête d'entreprises de plusieurs milliers de salariés et habitués des ambiances feutrées des réunions d'actionnaires. Toutes les enquêtes concordent sur ce point : l'immense majorité des chefs d'entreprise sont à la tête de très petites entreprises (TPE). Ce phénomène s'est accentué depuis les années 1980 et 1990 : la proportion de petites entreprises a crû au détriment des moyennes et des grandes entreprises. Le phénomène a été encouragé par des lois successives qui entendaient « encourager l'esprit d'entreprise » et « libérer la création ».

(...)

Une vision qualitative de l'entrepreneuriat en France

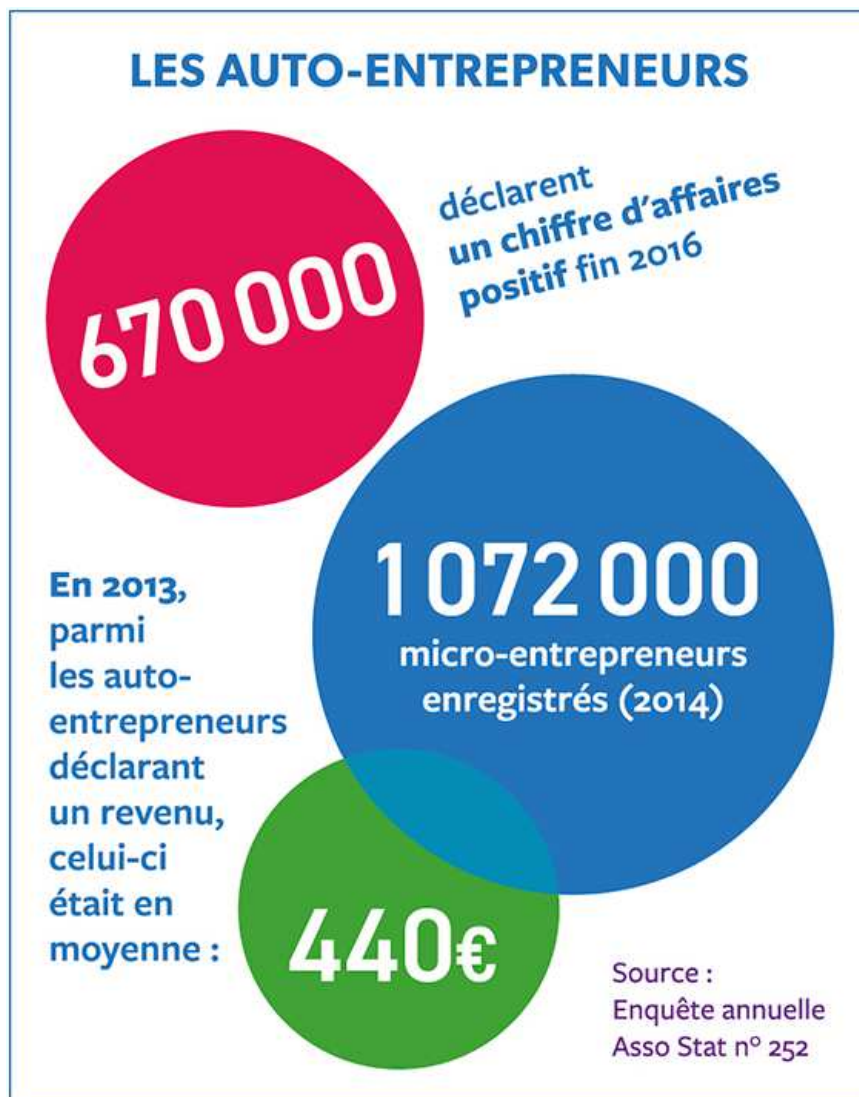
Auto-entrepreneur, l'illusion du « tous entrepreneurs » ?

L'auto-entrepreneuriat, désormais renommé micro-entrepreneuriat, est un statut offrant une simplification des démarches et un allègement des charges ; il a suscité une explosion des créations d'entreprises sans précédent. Cependant, derrière les chiffres se cache une réalité moins reluisante. Le « boom » des créations sous le statut « auto-entrepreneurs » a d'ailleurs fortement décéléré deux ans seulement après son apparition. Entre 2015 et 2016, l'INSEE, dans son enquête Emploi, constate que « la part des immatriculations de micro-entrepreneurs dans le nombre total de créations décroît ». Un chiffre permet de bien cerner ce phénomène : un an après l'entrée en vigueur du statut, en 2010, la proportion de micro-entrepreneurs (ou auto-entrepreneurs) dans les nouvelles créations s'élevait à 58 %. En 2016, elle n'est plus que de 40 %. Alors que le nombre d'immatriculation de nouvelles entreprises entre 2015 et 2016 continue de progresser, celle des créations de micro-entreprises baisse (- 0,3 %). Ce sont les créations d'entreprises ou de sociétés classiques qui permettent de continuer à soutenir la croissance entrepreneuriale en France, en augmentant de 10 %.

Le nouveau statut a perdu en attractivité et l'on voit diminuer le nombre de personnes y ayant recours. Pourquoi un tel désamour des Français pour ce statut qui avait pourtant attiré tant d'individus lors de sa mise en place ?

La première raison est que de nombreuses entreprises créées n'ont pas survécu. Trois ans après leur enregistrement, seules trois micro-entreprises sur dix sont encore actives. De plus, les revenus tirés des activités menées par les auto-entrepreneurs sont généralement faibles, décourageant de potentiels candidats. Selon l'enquête annuelle Assos Stat n° 252, sur 1 072 000 micro-entrepreneurs enregistrés, seuls 670 000 déclarent un chiffre d'affaires positif fin 2016. En 2013, parmi les auto-entrepreneurs déclarant un revenu, celui-ci était, en moyenne, de 440 euros par mois. Près d'un créateur sur trois avait maintenu une activité salariée en parallèle.

Alors que l'auto-entrepreneuriat était présenté comme un outil de lutte contre le chômage, permettant à chacun de devenir créateur de son propre emploi, la réalité vécue sur le terrain conduit les sociologues Sarah Abdelnour et Anne Lambert à un constat beaucoup moins riant : « Le dispositif fonctionne (...) bien davantage comme instrument d'aménagement, mais, du même coup, d'institutionnalisation de la précarité que comme passerelle vers la création d'entreprise » (« L'entreprise de soi, un nouveau mode de gestion des classes populaires ? », Genèses, 2014).



La situation des créateurs d'entreprise sous ce statut a en vérité parfois plus à voir avec le travail salarial qu'avec l'activité d'entrepreneur. Si dans la comptabilité des statistiques un certain nombre d'emplois ont migré du salariat vers le statut de travailleur indépendant, cela n'apparaît pas justifié par la nature du travail. Les journalistes, par exemple, connaissent bien ce processus de « salariat déguisé » : de nombreuses rédactions n'hésitent pas à demander aux pigistes travaillant pour elles de s'enregistrer en tant qu'auto-entrepreneurs... bien que cela soit illégal.

Mais beaucoup d'autres professions sont concernées et peu de milieux professionnels épargnés. Cette perméabilité de plus en plus forte entre le milieu salarié et l'auto-entrepreneuriat brouille les frontières entre les deux statuts. Ce que constatent aussi Alain Fayolle et Brigitte Pereira dans un article intitulé « L'encouragement à l'auto-entrepreneuriat est-il une bonne politique publique pour l'esprit d'entreprendre et la création d'entreprises ? » paru en 2012 dans la revue Annales des Mines – Gérer et comprendre. Leur conclusion est sans appel : « L'auto-entrepreneuriat génère des risques et des formes d'entrepreneuriat liés à la création par nécessité, qui peuvent s'avérer à moyen et long terme plus coûteux pour la société que ne l'est le problème du chômage de longue durée lui-même ».

Source : <http://www.vie-publique.fr/actualite/dossier/entreprise/entrepreneurs-francais-entre-uber-grands-patrons.html>

Document 7 – Uber, Deliveroo... Cet arrêt de la Cour de cassation qui inquiète les plates-formes numériques (Le Monde)

Les autoentrepreneurs pourront s'appuyer sur cette décision de justice pour exiger des start-up leur requalification en salariés.

Par Philippe Jacqué Publié le 01 décembre 2018 à 09h57

L'angoisse est en train de gagner les Deliveroo, Uber, Heetch et autres Stuart. Ces plates-formes numériques craignent que leur modèle économique ne soit remis en cause en France par un arrêt de la Cour de cassation, publié mercredi 28 novembre. La plus haute juridiction française a, en effet, décidé de requalifier le contrat commercial d'un ancien livreur de Take Eat Easy, société aujourd'hui liquidée, en contrat de travail.

Un potentiel big bang pour un secteur qui emploie 200 000 indépendants, selon la Fédération nationale des autoentrepreneurs. *« En s'attachant à vouloir appliquer des règles établies bien antérieurement au développement de nouveaux secteurs économiques et désormais inadéquates, la Cour de cassation fait fi des évolutions non seulement économiques, mais également sociales que la transformation numérique induit, s'indigne l'Observatoire du travail indépendant. Pire encore, elle prend le risque d'ébranler tout le modèle économique du secteur des plates-formes numériques et, donc, l'activité directe des travailleurs indépendants. »*

En établissant que *« le lien de subordination est caractérisé par l'exécution d'un travail sous l'autorité d'un employeur qui a le pouvoir de donner des ordres et des directives, d'en contrôler l'exécution et de sanctionner les manquements de son subordonné »*, au moyen d'un système de géolocalisation et d'un régime de sanctions, la Cour de cassation vise, en théorie, toutes les plates-formes, puisqu'elles fonctionnent ainsi.

Requalification du contrat commercial

A la suite de cet arrêt, tous leurs chauffeurs ou livreurs sous le statut d'autoentrepreneur pourront demander une requalification de leur contrat commercial en CDI. Or, jusqu'à présent, toutes ces demandes avaient échoué devant les tribunaux. *« Les conséquences financières sont potentiellement énormes, notamment au profit de l'Urssaf »*, considère Jean-Marc Morel, expert-comptable au cabinet RSM.

« Cet arrêt de principe donne un signal fort aux plates-formes numériques. La justice ne fermera plus les yeux sur leur activité, même si ces sociétés revendiquent la création de milliers d'emplois », souligne Kevin Mention, l'avocat de dizaines de livreurs.

Pour l'instant, les start-up temporisent. *« L'impact médiatique de cet arrêt est important, car il s'agit de la première décision de la Cour de cassation sur la question. Mais ses conséquences devraient être néanmoins limitées, car peu ont les mêmes modalités de fonctionnement que Take Eat Easy »*, veut-on croire au sein d'une société concernée.

« Cela ne change rien pour nous, défend Alexandre Fitussi, le directeur général de Glovo en France, qui travaille avec un millier de coursiers. Aujourd'hui, nous travaillons avec la géolocalisation, mais nous n'avons pas de système de sanctions. Nos livreurs sont autonomes et

se connectent quand ils le souhaitent à notre application. » Uber et Uber Eats se défendent avec les mêmes arguments.

« Mort d'un modèle économique »

Elles « ont du souci à se faire », insiste M^e Mention. Non seulement toutes les plates-formes se servent de la géolocalisation, mais « elles utilisent souvent des systèmes de sanctions implicites. Par exemple, si un livreur ne se connecte pas les vendredis et samedis pendant un mois, il ne pourra plus à l'avenir choisir ses créneaux de travail. » D'autres n'hésitent pas classer leurs chauffeurs selon le nombre de courses effectuées pour les rendre prioritaires ou les déclasser.

Cette décision signe « l'arrêt de mort d'un modèle économique reposant sur le contournement du droit du travail, les tâcherons 3.0 et le dumping social », a expliqué le juriste Jean-Emmanuel Ray, professeur à l'Ecole de droit de Paris-I-Sorbonne à l'agence d'informations AEF. Cependant, note-t-il, « en cas de requalification généralisée en contrats de travail et donc de dépôts de bilan de nombreuses plates-formes [celles-ci n'ayant pas les moyens de les salarier], sans même évoquer la montée d'un travail au noir, que vont devenir les dizaines de milliers de cyclistes Deliveroo et autres chauffeurs Uber, souvent discriminés à l'embauche, et pour lesquels il est plus facile de trouver des clients qu'un employeur ? Et qui, par ailleurs, n'ont guère envie d'avoir les horaires et les contraintes d'un emploi salarié ? »

Face au développement de ces start-up, le gouvernement avait inclus dans le projet de loi d'orientation des mobilités (LOM) un amendement, porté par le député Aurélien Taché (LREM), permettant aux plates-formes de rédiger une charte offrant des droits sociaux (protection sociale, formation...) à leurs travailleurs indépendants. En échange, ces derniers ne pouvaient pas les attaquer en justice. Mais ça, « c'était avant l'arrêt du 28 novembre 2018 », juge M. Ray.

Philippe Jacqué

Source : https://www.lemonde.fr/economie/article/2018/12/01/uber-deliveroo-cet-arret-de-la-cour-de-cassation-qui-inquiete-les-plates-formes-numeriques_5391259_3234.html

Document 8 – Franck Page, autoentrepreneur ubérisé et mort au travail (L'Humanité)

Pierric Marissal

Un livreur Uber Eats est décédé, percuté par un camion, le 17 janvier, près d'une entrée d'autoroute en Gironde, alors qu'il portait un repas. Le syndicat CGT des coursiers à vélo pointe le danger des parcours proposés par l'application Uber.

Jeudi 17 janvier, peu après midi, à la hauteur de la bretelle d'entrée de l'A630, dans le sens extérieur de l'échangeur 14 à Pessac Saige-Ladonne, Franck Page, un coursier à vélo d'Uber Eats, est décédé, renversé par un camion qui ne l'a pas vu. Le jeune homme de 18 ans était en train de livrer un repas. Il venait d'arriver à Bordeaux, où il étudiait à la faculté d'économie et travaillait comme livreur autoentrepreneur pour compléter sa bourse d'études insuffisante. Une enquête est en cours et la police a lancé un appel à témoin. « Il est trop tôt pour dire quoi que ce soit sur l'accident, mais ce drame témoigne de la dangerosité de ce métier, assure Arthur Hay, secrétaire du syndicat CGT des coursiers à vélo de la Gironde. C'est le moment de poser les vraies questions sur la sécurité des livreurs, et pas de se contenter d'un triste fait divers. Lorsqu'on paye les gens à la course, cela entraîne plus de pression, il faut aller toujours plus vite, c'est donc générateur d'accidents... »

Les livreurs à vélo pointent du doigt Uber Eats, jugée la « pire application de toutes ». « Il n'y a pas d'interlocuteur, seule l'application nous donne des ordres », déplore Arthur Hay, qui s'est fait bloquer par Uber à la suite de la création du syndicat. C'est aussi celle qui paye le plus mal, même si l'algorithme vient de changer et fait varier la rémunération selon la distance parcourue.

« Il n'y a aucune formation à la sécurité routière »

Sauf que l'application étend parfois sans prévenir les zones de livraison des coursiers et n'adapte pas forcément leurs trajets aux cyclistes, bien obligés d'effectuer leurs courses pour entrer dans les statistiques exigées afin de ne pas finir déconnectés. « Ce qui fait que Franck Page était de l'autre côté de la rocade de Bordeaux », pointe le cégétiste. Un porte-parole d'Uber a déclaré à l'Humanité que « lorsqu'un coursier effectue une livraison via l'application Uber Eats, la navigation est assurée via Google Maps et nous paramétrons d'office les itinéraires en vélo. Si jamais le coursier n'est pas sur le bon paramétrage, il reçoit directement un message lui indiquant qu'il doit être sur un itinéraire dédié aux vélos ». Pour Arthur Hay, « c'est faux. On vient de faire de nouvelles vérifications avec plusieurs coursiers : on peut bien se mettre en mode "vélo", l'application propose les mêmes trajets qu'en voiture ! assure-t-il. Et cela fait un moment qu'on les alerte sur ce danger » !

Pour Uber, la mort de Franck Page reste un accident de la route, et non du travail, même s'il était en cours de livraison. C'est ce que pointe, sur fond de condoléances, l'entreprise. Le groupe américain assure « sensibiliser » ses coursiers, lors de leur inscription sur l'application, à la sécurité. Arthur Hay n'a pas la même interprétation. « Il n'y a aucune formation à la sécurité routière », s'agace-t-il. L'application peut répéter que c'est de la responsabilité du livreur d'assurer sa sécurité et celle des autres, il n'y a aucune formation ne serait-ce qu'au code de la route. « Et nous conseiller de "rouler prudemment" est incompatible avec le fait de nous payer à la tâche et de nous enjoindre à aller toujours plus vite pour en faire toujours plus », poursuit le militant CGT. C'est la raison pour laquelle l'une des revendications communes à l'ensemble des collectifs de coursiers est que les plateformes garantissent un salaire horaire minimum.

Uber communique également sur son partenariat avec Axa. « Tous les coursiers utilisant l'application en France bénéficient automatiquement et gratuitement d'une assurance de protection

sociale », certifie le porte-parole. La famille de Franck Page recevra une petite somme calculée sur le chiffre d'affaires qu'il a effectué, et un peu plus de 1 500 euros de remboursement des frais funéraires. « C'est une garantie accidents de la vie et corporels qui défraie à la hauteur de 25 euros par jour, sous condition, en cas d'ITT (interruption temporaire de travail - NDLR) de plus de trois jours... Je n'appelle pas ça une protection sociale », corrige Arthur Hay.

Une marche blanche en hommage à la victime partira dimanche après-midi de la place de la Victoire à Bordeaux. « Ce rassemblement s'adresse aux amis et amies de Franck, aux coursiers et coursières bordelais, mais également à tous les restaurateurs partenaires et personnes se sentant touchées par ce départ si précoce », annonce le groupe Facebook de soutien aux proches de Franck Page.

Source : L'Humanité, vendredi 25 janvier 2019, p. 10.

Document 9 – Les auto-écoles contre les plateformes en ligne en Côtes-d'Armor (Ouest France)

Modifié le 25/12/2018 à 00h08 - Publié le 10/12/2018 à 09h29

Elles dénoncent « l'ubérisation anarchique de la profession ». Les auto-écoles des Côtes-d'Armor étaient en grève ce lundi et mènent une action devant le siège de l'Urssaf à Plérin et à la Direction des territoires et de la mer, à Saint-Brieuc.

Une quinzaine de patrons d'auto-écoles ont décidé de faire grève, ce lundi, dans le cadre d'un mouvement national. Ils dénoncent « l'ubérisation anarchique de la profession ». Notamment le fait que des autoentrepreneurs accompagnateurs puissent exercer pour accompagner les candidats libres au permis de conduire et louer des véhicules double commande.

Depuis 8 h, ce lundi matin, ils étaient présents devant l'Urssaf à Plérin, où une délégation de l'association de défense des écoles de conduite en colère des Côtes-d'Armor a été reçue. Les manifestants ont ensuite rejoint les locaux de la Direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) à Saint-Brieuc.

« On veut un contrôle sur les auto-écoles en ligne qui ont un agrément dans une grande ville et travaillent dans toute la France, comme c'est le cas ici à Saint-Brieuc, en employant des autoentrepreneurs sans payer de charges. Ce sont des salariés déguisés », dénonce la responsable d'une auto-école en sortant de l'entrevue à l'Urssaf.

Ses collègues, venus du pays de Saint-Brieuc, mais aussi de Lannion, Plancoët, Loudéac ou Dinan, ne comprennent pas qu'eux, en tant qu'auto-école, ont « l'obligation d'avoir un local et un agrément départemental, alors que les auto-écoles en ligne n'ont pas cette obligation. »

« Des règles pour nous et pas pour eux »

Autre élément dénoncé « Il y a moins de places qu'avant pour passer l'examen. Or beaucoup de ces places sont destinées à des candidats libres qui sont passés par ces plateformes. Et la loi oblige à ne pas faire attendre un candidat libre plus de deux mois. Et nos candidats passent après. »

Ils ont le sentiment qu'on leur « impose des règles d'un côté et que d'un autre côté on met en avant ces auto-écoles en ligne. » Récemment Emmanuel Macron a annoncé une baisse des prix du permis de conduire. « Résultat : on enregistre une baisse des inscriptions et de notre chiffre d'affaires parce que les gens attendent la baisse. »

Concurrence déloyale

À propos du coût des leçons, les patrons d'écoles de conduite expliquent que, sur 41 €, si on enlève les charges (carburant, voiture, conducteur...), il reste 7,56 €. « On ne demande pas l'aumône, juste moins de taxes et l'égalité avec ceux qui ne paient pas de charges. »

Plusieurs témoignent que la situation est telle que certains d'entre eux sont sur le point de licencier. Quant à Flore, dont le grand-père, puis les parents ont tenu l'auto-école familiale, elle doit a priori reprendre la suite de l'affaire : « Dans ce contexte ça fait peur, je ne suis plus très sûre de le vouloir », assure-t-elle.

Tous vont écrire à la répression des fraudes et aux impôts pour demander que ces entreprises, qu'ils accusent de « concurrence déloyale soient mieux contrôlées. »

À l'Urssaf, on les a assurés que des facilités pourraient leur être accordées pour payer leurs taxes, mais qu'on allait relayer les doléances à l'échelon national. Tous manifesteront le 17 décembre.

Le manque chronique d'inspecteurs

En attendant, ils demandent, également ce lundi à la DDTM, d'autres explications à propos du manque chronique d'inspecteurs pour faire passer le permis : « On n'a pas une place pour nos candidats. En octobre, il y avait seulement six inspecteurs disponibles sur 12. Un, parti en retraite, n'a pas été remplacé, les autres sont tous en arrêt maladie. On veut des explications. »

Source : <https://www.ouest-france.fr/bretagne/plierin-22190/saint-brieuc-les-auto-ecoles-en-greve-devant-l-urssaf-ce-lundi-matin-6120196>

Document 10 – Montpellier : les auto-écoles doivent "se remettre en question" (Le Midi libre)

Publié le 18/12/2018 à 10:33 / Modifié le 19/12/2018 à 07:45

Directeur général de la plateforme Lepermislibre, Romain Durand répond aux auto-écoles traditionnelles mécontentes et se défend de conduire la profession vers la précarisation et l'ubérisation.

Lundi matin, les auto-écoles se sont mobilisées. Elles réagissaient aux propos, le vendredi 9 novembre dernier, d'Emmanuel Macron qui a annoncé "une baisse drastique" du prix du permis de conduire. Dans le viseur des professionnels du secteur : les plateformes qui proposent des rendez-vous et formations via internet.

Plus besoin de local, moins de charges et un statut d'auto-entrepreneurs pour les moniteurs qui entraînent la précarisation et l'ubérisation de la profession... Selon eux donc, "de la concurrence déloyale".

Réponse calme mais cash du jeune directeur général de 27 ans de la plateforme en ligne Lepermislibre : c'est le moment pour les auto-écoles de "se remettre en question".

"Sur les plateformes, on entend pas mal de choses, tout n'est pas vrai, explique Romain Durand. Cela fait quatre ans que nous sommes présents sur internet, les auto-écoles traditionnelles ne sont pas contentes. Pourtant quand l'examen du Code de la route a été externalisé, ça a été une bonne chose, les candidats pouvaient le passer du jour au lendemain. Après, on nous accuse de concurrence déloyale. Non, on a complètement revu le système mais on paie les mêmes charges que les auto-écoles. Nous aussi, on paie l'Urssaf, comme toutes les sociétés, on a des locaux. Et aujourd'hui, j'ai quinze salariés en CDI. Ce ne sont pas de moniteurs de conduite, ils font du service clients, du web developement..."

La justice annule l'arrêté préfectoral de fermeture administrative

Des arguments qui, a priori, ne convainquent pas tout le monde. En avril dernier, Lepermislibre s'est vu infliger trois mois de fermeture administrative par arrêté préfectoral pour dissimulation de 49 emplois salariés, soit les moniteurs en auto-entreprise avec lesquels ils travaillent. La plateforme a contesté chaque point. La fermeture n'a pas eu lieu : le juge des référés du tribunal administratif de Lyon lui a donné raison et a annulé la procédure. L'auto-école à l'origine de la procédure a même été "conviée" à verser 1 200 € à la plateforme.

Un flou juridique

Quant à savoir si Lepermislibre et autre Ornika sont la porte vers l'ubérisation et la précarisation de la profession, là encore, Romain Durand a une toute autre version...

"Il y a un flou juridique. Mais des propositions de loi d'avoir être présentées dès janvier. La suppression de la TVA demandée par les auto-écoles n'est pas une utopie. On a sensibilisé le gouvernement. Ils nous entendent. On a demandé qu'elle passe à 10 %, elle est de 20 % aujourd'hui. Après, ce que l'on propose fait partie de la modernisation du modèle économique et on permet aux candidats au Code et au permis de se tourner vers le tout numérique. C'est une suite logique. Mais ce n'est pas le cas de tout le monde, certains candidats préfèrent aller à l'auto-école en bas de chez eux où une secrétaire les accueille. De la même façon, certains moniteurs préfèrent être salariés, d'autres auto-entrepreneurs. Au début, tous ont eu peur de venir chez nous. Aujourd'hui, on a une demande de folie. Depuis un an et demi, ils viennent tout seul."

Le Code et vingt heures de conduite pour 729 €

Côté chiffres : Lepermislibre propose un forfait Code plus vingt heures de conduite à 729 €. Pour le Code de la route seul 49 €. L'heure de conduite est à 37 €, l'auto-entrepreneur encaisse 25 €, la plateforme 6 € hors taxe. Sur Montpellier, la plateforme compte une centaine de clients et s'appuie sur quatre enseignants indépendants.

Dont Gérard Bonnet, qui a exercé pendant vingt ans en auto-école traditionnelle, à Sommières, notamment en tant que directeur pédagogique. Lancé en auto-entrepreneur depuis le 1er janvier 2018, il dit aujourd'hui empocher 4 000 € par mois. "Faites le calcul. Je bosse beaucoup, 70 heures par semaine. A 25 € de l'heure. Ca fait 7 000 € brut. J'ai 430 € de crédit pour la voiture, une Peugeot 208, 70 € d'assurance, deux pleins par semaine pour 110 €. Et sur la première année, je bénéficie du dispositif Acre, je donne 5 % du chiffre d'affaires pour l'Urssaf et les charges."

Auto-entrepreneur, Gérard dit toucher 4 000 € par mois

Aujourd'hui, Gérard ne regrette pas du tout sa nouvelle manière d'exercer le métier. Et l'assume pleinement. "J'ai rajeuni de vingt ans ! Ça commençait à mal tourner. J'ai réfléchi à la suite du métier et j'ai vu les plateformes arriver. Je me suis dit : ça, c'est l'avenir. J'organise mon planning comme je veux en fonction des besoins des clients. Sérieux, joignable et flexible. Je peux même être là le dimanche matin. Tout le monde y trouve son compte."

L'auto-entrepreneur en convient. Ce schéma lui convient aussi parce que, à 59 ans, il "ne prenait pas un grand risque. C'est sûr qu'à 35 ans, je ne l'aurais peut-être pas fait. Mais maintenant, ma maison est payée. C'était une opportunité vue l'évolution de la profession. C'était tellement évident que cela allait dans ce sens. C'est le problème français, tout le monde veut garder son petit confort. Il faut se bouger dans la vie."

Il reconnaît s'être déjà entendu traité de traître par un collègue. "Je m'en fiche. Dommage qu'il n'ait pas compris. Mais la plupart oui, et ça se passe bien. Je travaille pour deux plateformes mais aussi pour plusieurs auto-écoles traditionnelles, je suis toujours très bien accueilli. Combien de temps je vais continuer ? J'aime mon métier. Tant que je n'en aurai pas marre, je le ferai."

Quant à savoir si les banques le suivent dans ses projets personnels, là encore, pas de soucis. "C'est sûr, coté crédit, je n'offre pas la même sécurité qu'un CDI. Mais, là, je viens de faire une demande de prêt pour 45 000 € et qui a été accepté. Pour une piscine."

Thierry Jougla

Source : <https://www.midilibre.fr/2018/12/18/montpellier-les-auto-ecoles-doivent-se-remettre-en-question.5603985.php>

Document 11 – Les auto-écoles vers une « ubérisation » forcée ? (L'Humanité)

Amélie Beaucour et Gwendal Chabas

Gérants et moniteurs d'écoles de conduite ont manifesté leur colère, hier. En cause : les propositions d'un rapport parlementaire qui les affaiblirait au profit des plateformes en ligne.

Ils se sont donné rendez-vous à 6 h 30 à divers endroits du périphérique parisien et dans certaines grandes villes de France (Bordeaux, Nice, Marseille...). Ils ? Les professionnels des auto-écoles, qui, à l'appel des trois syndicats de la profession, le Conseil national des professions de l'automobile (CNPA), l'Union nationale intersyndicale des enseignants de la conduite (Unidec) et l'Union nationale des indépendants de la conduite (Unic), ont lancé une opération escargot pour dénoncer une « ubérisation » de la profession et un possible dérèglement de leur « marché ». Dans leur viseur : le rapport parlementaire de la députée (LaREM) du Gard Françoise Dumas.

Ce texte, qui n'a pas été rendu public, a été remis vendredi au premier ministre, Édouard Philippe. Il est censé trouver des pistes pour concrétiser la promesse faite par Emmanuel Macron lors de la campagne présidentielle, rappelée début novembre lors d'un déplacement à Lens : celle d'une baisse « drastique » du prix du permis de conduire. Aujourd'hui, la formation coûte en moyenne 1 800 euros, selon l'UFC-Que choisir. Et la manière envisagée pour en réduire le coût ne fait pas l'unanimité.

« Le rapport est totalement à l'avantage des plateformes, des auto-écoles numériques », estime Philippe Colombani, président de l'Unic. La raison : l'abandon des agréments départementaux qui permettent aujourd'hui aux auto-écoles de disposer d'un local et aux moniteurs d'être contrôlés par le préfet. Si les recommandations du rapport devaient être prises en compte, cet agrément deviendrait national. De quoi faire émerger un nouveau modèle low cost, avec moins de contrôles et déconnecté des territoires.

La proposition de former les élèves pour 749 euros

Un modèle qui a des conséquences directes sur les auto-écoles classiques : « Beaucoup seront contraintes de fermer, et, à terme, les moniteurs n'auront d'autre choix que d'être autoentrepreneurs, avec toutes les conséquences que cela implique : pas de protection sociale, pas le droit au chômage, pas de retraite. C'est la destruction du système social français. » Philippe Colombani s'interroge également sur l'avenir des écoles menacées. « Que va-t-on faire des locaux ? Et nos 10 000 secrétaires ? On les met à la rue ? On les licencie ? »

Dans le rapport, il est aussi question de laisser le soin à l'élève de s'inscrire lui-même en candidat libre à l'examen du permis de conduire. Une mesure qui allège en théorie la facture du candidat... mais peut aussi l'alourdir. Le risque ? Se présenter à l'examen trop tôt, le rater, et devoir payer des leçons de conduite supplémentaires pour repasser l'examen. Ce dispositif permettrait aux élèves de choisir leur créneau. Une façon de « rendre le pouvoir au consommateur », selon Édouard Rudolf, cofondateur d'En voiture Simone, l'une de ces plateformes en ligne qui carburent à l'« efficacité » et à la « réduction des coûts ».

Celle-ci propose de former les élèves pour 749 euros. À ce prix-là, l'apprenti conducteur reçoit 20 heures de conduite qui correspondent en réalité à 15 heures effectives, car toute la partie théorique, traditionnellement évoquée avec le moniteur à l'intérieur du véhicule, est transférée sur l'outil digital. Grâce à ce système, le nombre de leçons est revu à la baisse, « seule façon de diminuer le coût du permis », explique Benoît Storelli, directeur d'une autre auto-école en ligne.

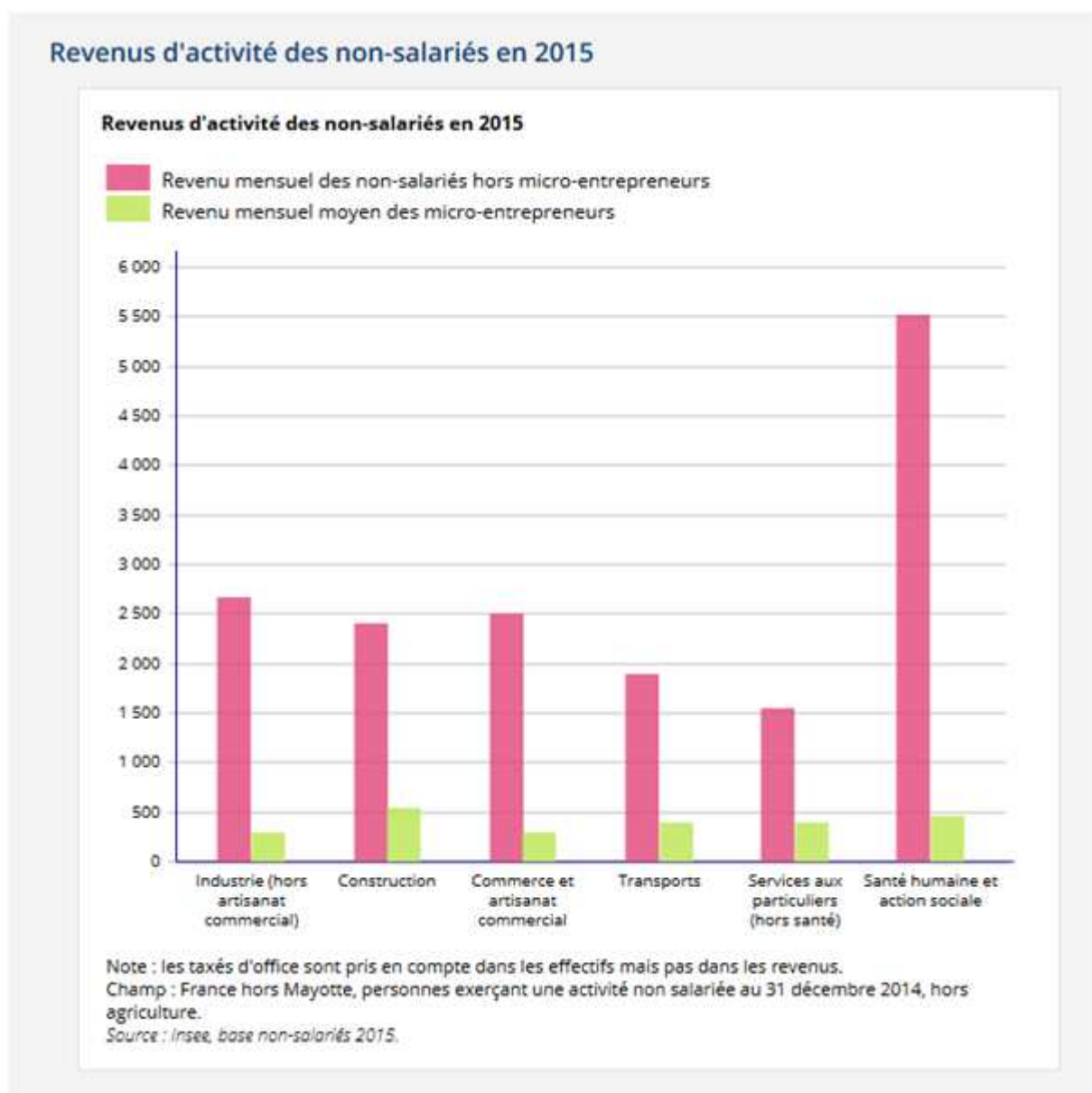
Quid du suivi de l'élève, de la qualité de l'enseignement, garante du comportement du futur automobiliste sur les routes ? Si de nombreux moniteurs qui défilaient hier sur le périphérique

parisien pointaient du doigt cette conséquence, d'autres martèlent que le débat est ailleurs. « Ce n'est pas le numérique et sa qualité qui posent souci, estime Philippe Colombani. Le vrai problème, c'est l'ubérisation de la profession, qui se traduit tout simplement par une précarité des travailleurs. » Une seule piste selon lui : arrêter de s'en prendre à la profession, malmenée, de réforme en réforme, depuis 2008. « M. Macron nous montre du doigt, alors qu'il sait très bien que c'est l'État qui se sert le premier : 70 % de la somme payée par l'élève est récupérée en taxes et impôts divers. Les 30 % qui restent sont utilisés pour payer la voiture, le local, le salaire de nos secrétaires et de nos moniteurs. »

Au lieu de toucher aux acquis de la profession, l'Unic suggère, pour baisser le prix du permis, de réduire la TVA, aujourd'hui fixée à 20 %.

Source : L'Humanité, mardi 12 février 2019, p. 8

Document 12 – Revenus d'activité des non-salariés en 2015 (INSEE)



Source : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2381330#graphique-facette1>

Document 13 – Jérôme, 49 ans, ancien livreur de repas à vélo : « Il y a dans l'ubérisation une forme d'occupation idéologique et politique » (Libération)

Gurvan Kristanadjaja

Dans le milieu des coursiers, Jérôme est une référence. Depuis plusieurs années, ce quadragénaire est à l'origine, avec d'autres, des principales actions menées pour défendre les droits des livreurs. Dans les cortèges, il donne des conseils et prend la parole en public. En 2017, il a contribué à la fondation du Collectif des livreurs autonomes de Paris (Clap) avec l'ambition de mieux organiser la défense de ses confrères.

Pourtant, lorsqu'il s'inscrit en tant que livreur sur la plateforme Tok Tok Tok en 2014 (fermée depuis), Jérôme n'est pas un militant. Après une longue période de chômage, cet ex-animateur périscolaire voit dans la livraison de repas à domicile un bon moyen de se remettre en activité. *«Quand j'ai entendu parler de ça, je me suis dit que c'était comme être serveur dans tout Paris et à vélo. Je trouvais ça génial !»* se souvient-il. Comme d'autres, il crée un statut d'autoentrepreneur et signe un contrat d'intermédiation avec la société. *«Très vite, je m'aperçois que ce n'est pas aussi fun que ça. Quand je signe mon contrat, je suis payé à la course. Au bout d'un mois, je perds 10 kilos et je suis fatigué»*, décrit-il. Lorsqu'il se blesse dans un accident en pleine livraison, son congé n'est pas pris en charge. Un proche lui conseille de parler de sa situation avec un juriste. Comme les autres livreurs, il porte une tenue de l'entreprise, a un téléphone et une carte bancaire de la boîte. *«Je lui ai envoyé 30 pages, il a halluciné, il m'a dit "formellement, t'es salarié"»*, se souvient Jérôme. Il découvre aussi qu'une clause dans son contrat l'empêche de travailler pour une autre entreprise de livraison pendant deux ans. *«Là, le juriste m'explique ce qu'est la subordination et je tombe des nues.»*

Il prend contact avec un avocat en octobre 2014 et plaide pour une action collective auprès d'autres coursiers. *«Quand je livrais, je prenais contact avec d'autres devant les restaurants.»* Avec neuf livreurs, il engage une procédure aux prud'hommes pour faire reconnaître le lien de subordination. Au cours de la conciliation, huit coursiers acceptent les indemnités proposées par la société, entre 1 000 et 3 000 euros. *«C'était déjà une petite victoire pour eux»*, reconnaît Jérôme. Depuis, la procédure court toujours et il attend le jugement en appel, après avoir été débouté une première fois.

Ce combat contre la société lui a aussi donné l'envie de défendre d'autres confrères. Il a contribué à créer les premiers groupes Facebook de discussions dans la profession, quand il n'y avait alors que peu de collectifs constitués. Aujourd'hui, il travaille en tant que chauffeur-livreur en CDI, mais consacre la moitié de son temps à son activité militante. Celui qui se décrit comme un *«socialiste jaurésien de la génération de Mitterrand»* y voit un moyen de trouver plus de justice dans ce métier et de faire converger les revendications souvent similaires de confrères *«seuls sur leurs vélos»*.

«Je ne me bats pas contre le statut d'autoentrepreneur, mais c'est un cheval de Troie. Il y a dans l'ubérisation une forme d'occupation idéologique et politique où l'on valorise surtout le pouvoir d'achat», analyse-t-il. Autre motif d'espoir : son collectif, le Clap, a rencontré d'autres associations de livreurs à Bruxelles en octobre. Avec pour but de porter collectivement leurs revendications sociales.

Source : Libération, n° 11703, mercredi 16 janvier 2019, p. 5

Document 14 – Des ambulanciers mobilisés contre l'« ubérisation » (Le Monde)

Les professionnels du secteur s'inquiètent de la réforme du financement des transports sanitaires

François Béguin

Abdel Nouri l'assure : il n'a jamais été quelqu'un de « haineux » . Mais depuis l'entrée en vigueur de la réforme du financement des transports sanitaires, le 1er octobre, cet ambulancier de 42 ans commence à « avoir la haine . Haine des politiques qui ont décidé cette réforme, haine des médias « qui nous occultent ... « Personne ne nous entend », déplore-t-il, mardi 6 novembre, aux côtés d'une cinquantaine d'ambulanciers réunis devant l'hôpital européen Georges-Pompidou, dans le 15e arrondissement. Quelques heures plus tôt le blocage du périphérique parisien par des centaines d'ambulanciers en colère a pris fin, se soldant par quatorze interpellations.

Si Abdel Nouri est venu à Paris depuis Nice, où il travaille, c'est pour se « battre » pour sa « survie ». Depuis qu'hôpitaux et cliniques se substituent à l'Assurance-maladie pour payer les transports en ambulance entre établissements de santé, les petites sociétés d'ambulances de moins de dix véhicules assurent moins travailler que les grands groupes, accusés de casser les prix pour remporter des marchés. Depuis un mois, Abdel Nouri n'a ainsi plus fait un seul déplacement interhospitalier, alors même que ce poste représentait jusqu'à près d'un tiers du chiffre d'affaires de sa micro-entreprise d'un seul véhicule. Achetée 350 000 euros il y a quelques années, il craint qu'elle ne vaille beaucoup moins aujourd'hui.

Autour de lui, également vêtus de bleu, d'autres ambulanciers font état des mêmes inquiétudes causées par l'entrée en vigueur de l'article 80 du budget de la Sécurité sociale 2017. « Entre l'essence qui augmente, les charges en hausse de 20 % depuis trois ans, les tarifs Sécu qui n'ont pas été revalorisés depuis 2013, on ne peut pas se permettre de s'aligner sur les rabais de 20 % à 40 % proposés par les gros groupes sur les appels d'offres des hôpitaux », explique Mathieu Sicurani, gérant d'une société de trois ambulances à Nice. « Dans six mois, on va être obligé de revendre notre activité, et les gros groupes réaugmenteront leurs prix derrière », assure-t-on à l'Association pour la défense des transporteurs sanitaires, la structure qui a mobilisé les ambulanciers, en dehors des grosses fédérations du secteur.

« Le patient va devenir un colis »

Devant l'hôpital Georges-Pompidou, Stéphane Baude, 48 ans, gérant d'une société de six ambulances à Paris, décrit des grosses sociétés qui « n'arrivent pas à gérer » ces dernières semaines car « elles ont trop de travail » après avoir remporté les appels d'offres. Conséquence, selon lui : « Les délais ne sont plus respectés. Des patients qui attendaient trente minutes avant le 1er octobre peuvent maintenant parfois attendre leur ambulance deux, trois ou même quatre heures. » L'ambulancier dénonce également le risque d' « ubérisation » de la profession, certains grands groupes choisissant de « sous-traiter » les marchés remportés dans le cadre de ces appels d'offres. « En perdant le libre choix de son ambulance, le patient, lui, va devenir un colis, un simple numéro », prévient-t-il.

Si le transport interhospitalier ne représente qu'un peu moins de 5 % des 4,6 milliards de la dépense totale de l'Assurance-maladie en matière de transport, les gérants des petites sociétés d'ambulances redoutent qu'une suite à l'article 80 ne soit en préparation au ministère de la santé. Un nouvel article qui concernerait cette fois « tout ce qui est retour à domicile . Sous couvert d'anonymat, un ambulancier résume la situation : « Si ça reste juste l'article 80, on arrive à travailler. Mais la suite va nous tuer. »

Interrogée lundi soir lors de l'émission « Audition publique », la ministre de la santé, Agnès Buzyn, a assuré avoir été « très attentive à ne pas favoriser l'ubérisation » du secteur. Rappelant que « les dépenses de transport ont considérablement augmenté d'année en année », elle a dit vouloir inciter les hôpitaux à « rationaliser les transports ».

Source : Le Monde, jeudi 8 novembre 2018, p. 14

Document 15 – Les micro-entrepreneurs fin décembre 2017 (AcoSS)

AcoSS Stat n° 273 - Juillet 2018

Fin décembre 2017, le nombre de micro-entrepreneurs inscrits s'établit à 1 183 000, soit 11,3 % de plus que fin décembre 2016. Cette hausse confirme l'accélération constatée un an plus tôt (+ 6,2 % fin 2016, après + 3,1 % fin 2015). Elle résulte du dynamisme des immatriculations (+ 11,7 % fin 2017, après + 8,5 % fin 2016) et du recul du nombre des radiations (- 7,1 %, après - 2,2 %).

723 000 micro-entrepreneurs déclarent un chiffre d'affaires positif au quatrième trimestre 2017, soit 61,1 % des inscrits. Leur progression reste forte (+ 5,4 % sur un an) bien qu'en ralentissement (+ 8,2 % fin 2016).

Le chiffre d'affaires moyen atteint 3 664 euros au quatrième trimestre 2017, en hausse de 4,5 % sur un an.

Le chiffre d'affaires global progresse ainsi de 10,2 % sur un an au quatrième trimestre 2017, comme observé l'année précédente (+ 10,0 %).

Les secteurs des transports, des activités immobilières, de la santé et de nettoyage sont les plus dynamiques.

Sur le plan régional, la Bourgogne-Franche-Comté (+ 6,2 %), l'Île-de-France (+ 6,7 %) et la région Auvergne-Rhône-Alpes (+ 6,4 %) connaissent les plus fortes hausses de micro-entrepreneurs économiquement actifs.

Source : <https://www.acoss.fr/home/observatoire-economique/publications/acoss-stat/2018/acoss-stat-n273.html>

Document 16 – Les créations d'entreprises en 2018 (INSEE)

Source : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/fichier/version-html/3703745/ip1734.pdf>



Les créations d'entreprises en 2018

En forte hausse, portées par les immatriculations de micro-entrepreneurs

En 2018, les créations d'entreprises atteignent un nouveau record : 691 000 entreprises ont été créées en France, soit 17 % de plus qu'en 2017. Les immatriculations de micro-entrepreneurs sont particulièrement dynamiques (+ 28 %) comme les créations d'entreprises individuelles classiques (+ 20 %). Les créations de sociétés augmentent beaucoup plus modérément (+ 2 %). Le secteur des transports et de l'entreposage (+ 68 %) contribue le plus à la hausse globale. En particulier, les immatriculations dans les autres activités de poste et de courrier (qui incluent la livraison à domicile) s'envolent, essentiellement sous le régime du micro-entrepreneur.

Tous types d'entreprises confondus, les créations s'accroissent fortement dans la quasi-totalité des régions.

Hors micro-entrepreneurs, seules 6 % des entreprises sont employeuses au moment de leur création. Elles démarrent leur activité avec 2,7 salariés en moyenne.

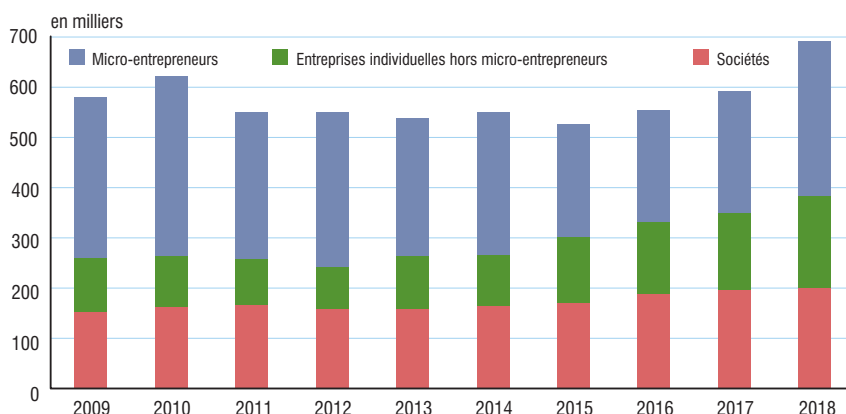
Les créateurs d'entreprises individuelles ont en moyenne 36 ans en 2018. Quatre créateurs d'entreprises sur dix sont des femmes.

Hugo Gourdon, division Infrastructures et répertoire statistiques, Insee

En 2018, dans l'ensemble de l'économie marchande hors secteur agricole, 691 300 entreprises (*définitions*) ont été créées, soit 100 000 de plus qu'en 2017. Le nombre total de créations d'entreprises (*définitions*) augmente ainsi de 17 % et atteint un nouveau record (*figure 1*).

Cette hausse est principalement due à l'essor des immatriculations sous le régime du micro-entrepreneur (*définitions*). Celles-ci s'accroissent de 28 % en 2018, soit 66 500 immatriculations supplémentaires. Ce succès peut s'expliquer par les évolutions législatives entrées en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2018, et notamment le doublement des seuils de chiffre d'affaires permettant d'accéder au régime fiscal simplifié de la micro-entreprise. Le nombre de créations d'entreprises classiques (*définitions*) augmente fortement aussi, essentiellement en raison des créations d'entreprises individuelles classiques (*définitions*) : + 20 % en 2018, soit 30 300 créations supplémentaires. Les créations sous forme de société (*définitions*) croissent de façon nettement plus modérée : + 2 % en 2018, soit 3 200 créations supplémentaires. Ainsi, en 2018, la part des micro-entrepreneurs dans le nombre total de créations augmente

1 Évolution du nombre de créations d'entreprises



Lecture : en 2018, le nombre de créations de sociétés s'élève à 201 100.
 Champ : ensemble des activités marchandes non agricoles.
 Source : Insee, répertoire des entreprises et des établissements (Sirene).

(45 % après 41 % en 2017), tandis que celle des entreprises individuelles classiques est stable (26 %) et celle des sociétés diminue (29 % après 33 %).

La répartition des sociétés par forme juridique se stabilise

En 2018, comme en 2017, les sociétés par actions simplifiées (SAS ; *définitions*) représentent 61 % des créations de sociétés. Leur part était de 56 % en 2016 et 48 % en 2015 (*figure 2*). Au sein de cette catégorie juridique, la part des SAS à associé unique ou unipersonnelles reste majoritaire et se stabilise (37 % des sociétés créées en 2018, comme en 2017). La part des sociétés à responsabilité limitée (SARL ; *définitions*) se stabilise également : elles représentent 36 % des sociétés créées en 2018, comme en 2017.

Envol des créations dans les transports et l'entreposage

En 2018, le secteur des transports et de l'entreposage est le premier contributeur à la hausse globale (*figure 3*). Le nombre de créations y accélère fortement : + 28 600 créations, soit + 68 % en 2018 après + 25 % en 2017. Avec 70 400 nouvelles entreprises en 2018, le secteur représente ainsi 10 % de l'ensemble des créations. Cet envol est essentiellement dû à celui des autres activités de poste et de courrier (incluant la livraison à domicile) : + 25 800 créations, soit + 116 % en 2018 après + 64 % en 2017. Il est majoritairement le fait des immatriculations sous le régime du micro-entrepreneur (+ 18 600) mais aussi, dans une moindre mesure, des créations d'entreprises individuelles classiques (+ 7 100). Avec 48 000 créations au total en 2018, les

autres activités de poste et de courrier représentent ainsi près de sept créations sur dix dans le secteur des transports et de l'entreposage.

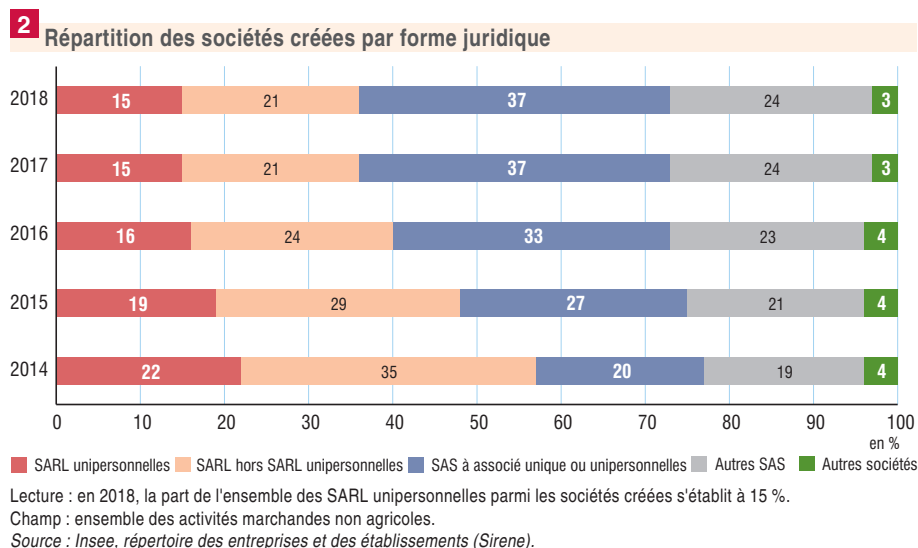
Hausse des créations dans tous les autres secteurs

Les créations d'entreprises augmentent également dans tous les autres secteurs d'activité. Le deuxième secteur contribuant le plus à la hausse globale des créations est celui des activités spécialisées, scientifiques et techniques : + 18 700 créations, soit + 18 %. Les immatriculations de micro-entrepreneurs y augmentent fortement : + 16 500 créations, soit + 27 %. Il s'agit du premier secteur en nombre de créations d'entreprises, avec 121 900 créations, soit 18 % de l'ensemble des créations d'entreprises en 2018. La hausse dans ce secteur est principalement portée par le dynamisme des activités de conseil pour les affaires et autres conseils de gestion : + 11 500 créations, soit

+ 27 % par rapport à 2017, pour atteindre un total de 54 600 créations en 2018.

Le commerce est le troisième secteur contribuant le plus à la hausse globale : + 8 700 créations, soit + 9 %. Cette hausse est notamment portée par la vente à distance sur catalogue général (+ 2 900 créations), essentiellement sous le régime du micro-entrepreneur (+ 2 100 créations), et par les autres intermédiaires du commerce en produits divers (+ 2 700 créations), essentiellement sous forme d'entreprises individuelles classiques (+ 2 100). Avec 107 300 créations en 2018, le commerce est le deuxième secteur en nombre de créations.

Le quatrième secteur contributeur à la hausse globale est celui des autres services aux ménages : + 8 000 créations, soit + 25 %. Dans ce secteur, la hausse concerne principalement les autres services personnels (+ 5 600 créations), essentiellement sous le régime du micro-entrepreneur (+ 4 900 créations).



3 Nombre de créations d'entreprises par secteur d'activité en 2018 et évolutions depuis 2016

Secteur d'activité*	Nombre de créations en 2018 (en milliers)				Évolution 2018/2017 (en %)				Évolution 2017/2016 (en %)
	Ensemble	Sociétés	Entreprises individuelles classiques	Micro-entrepreneurs	Ensemble	Sociétés	Entreprises individuelles classiques	Micro-entrepreneurs	Ensemble
Industrie	28,5	8,8	12,0	7,8	13,8	-0,8	26,7	14,8	2,1
Construction	67,3	27,6	25,7	13,9	10,4	-0,7	26,5	8,8	-1,0
Commerce ; réparation d'automobiles et de motocycles	107,3	36,5	40,2	30,6	8,8	-1,1	10,1	21,4	1,6
Transports et entreposage	70,4	10,4	16,8	43,2	68,1	6,7	104,9	80,5	24,7
Hébergement et restauration	33,8	17,4	8,7	7,8	8,8	0,0	15,6	25,3	0,9
Information et communication	34,8	12,4	2,0	20,3	16,5	3,6	10,3	26,9	8,1
Activités financières et d'assurance	17,4	13,4	1,5	2,5	4,7	-0,1	24,6	25,1	4,6
Activités immobilières	26,5	14,0	8,0	4,5	19,1	10,2	27,8	37,1	18,1
Activités spécialisées, scientifiques et techniques	121,9	30,8	13,2	78,0	18,1	2,4	13,1	26,8	14,0
Activités de services administratifs et de soutien	42,7	13,3	13,4	16,0	16,7	4,1	27,1	20,5	6,3
Enseignement	33,3	3,4	1,7	28,1	13,7	-7,6	5,1	17,6	6,7
Santé humaine et action sociale	44,0	3,4	24,2	16,4	2,0	6,4	-0,5	4,9	2,8
Arts, spectacles et activités récréatives	22,8	3,3	2,8	16,6	12,7	4,2	7,3	15,5	5,6
Autres services aux ménages	40,4	6,4	11,7	22,4	24,8	3,2	22,6	34,1	6,3
Ensemble	691,3	201,1	181,9	308,3	16,9	1,6	20,0	27,5	6,7

* Niveau d'agrégation A21 de la NAF rév. 2 (sauf pour l'industrie qui est en A10).

Lecture : en 2018, le nombre de créations d'entreprises dans l'industrie s'élève à 28,5 milliers. Il augmente de 13,8 % par rapport à 2017.

Champ : ensemble des activités marchandes non agricoles.

Source : Insee, répertoire des entreprises et des établissements (Sirene).

Les créations d'entreprises augmentent dans la quasi-totalité des régions

En 2018, le nombre de créations d'entreprises s'accroît fortement dans toutes les régions, excepté à Mayotte (figure 4). L'Île-de-France contribue pour plus du tiers à l'augmentation globale (+ 33 500 créations, soit une hausse de 19 % par rapport à 2017). Dans cette région, la hausse est due principalement à l'essor des créations dans les transports et l'entreposage (+ 11 500), essentiellement dans les autres services de poste et de courrier (+ 9 900 créations, dont 8 000 de micro-entrepreneurs). Elle s'explique aussi, dans une moindre mesure, par les créations dans les activités de conseil pour les affaires et autres conseils de gestion (+ 6 100 créations, dont + 5 600 de micro-

entrepreneurs). Ainsi, en 2018, 51 % des créations d'entreprises des transports et de l'entreposage et 44 % des créations des activités spécialisées, scientifiques et techniques ont lieu en Île-de-France. C'est aussi la région métropolitaine où les créations sont le plus souvent sous le régime du micro-entrepreneur (53 % contre 41 % en province).

Hors Île-de-France, les hausses les plus fortes sont en Guyane (+ 35 %), en Provence-Alpes-Côte d'Azur et en Normandie (+ 19 %).

6 % des entreprises classiques sont employeuses au moment de leur création

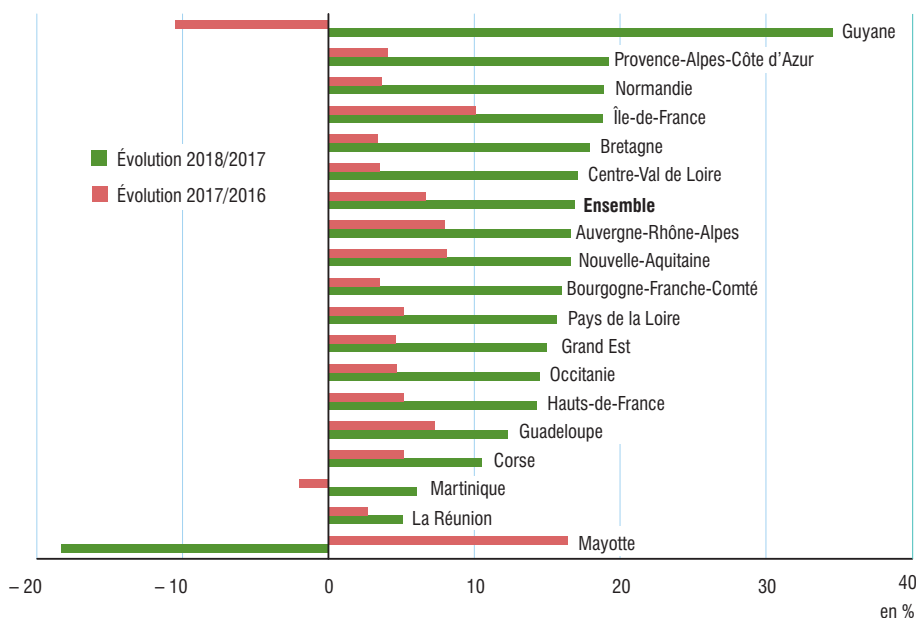
En 2018, seules 3 % des nouvelles entreprises emploient au moins un salarié au moment de leur création (figure 5), contre 4 % en

2017. En excluant les micro-entrepreneurs, la part des entreprises employeuses à la création passe à 6 %, en légère baisse par rapport à 2017 (7 %).

Hors micro-entrepreneurs, les nouvelles entreprises sont le plus souvent employeuses dans l'hébergement et la restauration (15 %), la construction (9 %) et les autres services aux ménages (7 %). À l'opposé, cette proportion est la plus faible dans les activités immobilières (2 %) ainsi que dans les activités financières et d'assurance (3 %).

Les entreprises employeuses au moment de leur création en 2018 démarrent leur activité avec 2,7 salariés en moyenne (contre 2,6 en 2017). Parmi celles-ci, l'effectif salarié moyen à la création est le plus élevé dans l'industrie (3,8) et le plus bas dans les activités immobilières (1,9).

4 Évolution du nombre de créations d'entreprises par région en 2017 et 2018



Lecture : en 2018, le nombre de créations d'entreprises augmente de 18,8 % en Île-de-France.

Champ : ensemble des activités marchandes non agricoles.

Source : Insee, répertoire des entreprises et des établissements (Sirene).

5 Créations d'entreprises et nombre moyen de salariés par secteur d'activité en 2018

Secteur d'activité*	Créations avec salarié(s) (en %)		Nombre moyen de salariés (si au moins un salarié)
	Parmi l'ensemble des créations	Parmi les créations hors micro-entrepreneurs	
Industrie	4,7	6,4	3,8
Construction	7,0	8,8	3,1
Commerce	3,9	5,3	2,4
Transports et entreposage	1,6	4,0	3,0
Hébergement et restauration	11,3	14,6	2,8
Information et communication	1,6	3,8	2,3
Activités financières et d'assurance	2,4	2,8	2,9
Activités immobilières	1,3	1,6	1,9
Soutien aux entreprises	1,9	3,9	2,5
Enseignement, santé humaine et action sociale	1,5	5,0	2,5
Autres services aux ménages	2,9	6,8	2,0
Ensemble	3,2	5,7	2,7

* Niveau d'agrégation A10 de la NAF rév. 2.

Lecture : en 2018, 4,7 % des créations d'entreprises dans l'industrie se font avec au moins un salarié. Dans ce cas, le nombre moyen de salariés est de 3,8.

Champ : ensemble des activités marchandes non agricoles.

Source : Insee, répertoire des entreprises et des établissements (Sirene).

Des créateurs d'entreprises individuelles toujours aussi jeunes

En 2018, les créateurs d'entreprises individuelles (*définitions*) ont en moyenne 36 ans, comme en 2017. La part des moins de 30 ans augmente légèrement : elle est de 38 % en 2018, contre 37 % en 2017. Elle atteint 50 % dans les activités de conseil pour les affaires et autres conseils de gestion. Elle est plus élevée chez les micro-entrepreneurs (43 %) que chez les créateurs d'entreprises individuelles classiques (31 %).

Tous types d'entreprises individuelles confondus, le secteur des transports et de l'entreposage reste celui où les créateurs sont les plus jeunes (28 ans en moyenne). Dans l'information et la communication, les créateurs sont également assez jeunes (32 ans en moyenne). À l'inverse, ils sont généralement plus âgés dans l'industrie (40 ans en moyenne), les activités immobilières, la construction et les activités de services administratifs et de soutien (39 ans en moyenne).

Quatre créateurs d'entreprises individuelles sur dix sont des femmes

En 2018, les femmes ont créé 39 % des entreprises individuelles. Cette proportion est quasi stable depuis 2015, alors qu'elle augmentait progressivement depuis 30 ans (29 % en 1987 et 33 % en 2000). Elle est quasiment identique pour les créations d'entreprises individuelles classiques et pour les immatriculations sous le régime du micro-entrepreneur. Comme les années précédentes, la part des hommes est la plus élevée dans la construction (98 %), les transports et l'entreposage (94 %) ainsi que l'information et la communication (77 %). À l'opposé, les femmes sont majoritaires dans la santé humaine et l'action sociale (75 %), les autres services aux ménages (70 %), l'industrie (52 %) et l'enseignement (50 %). ■

Sources

Les statistiques sur les créations d'entreprises proviennent du **répertoire des entreprises et des établissements** (issu de Sirene) géré par l'Insee.

L'étude porte sur les créations d'entreprises de l'ensemble des activités marchandes non agricoles (ou champ de l'industrie, du commerce et de l'ensemble des services). Ce champ inclut les activités financières. La décomposition en secteurs d'activité s'appuie, pour l'essentiel, sur les niveaux d'agrégation A10 ou A21 de la nomenclature d'activités française révision 2 (NAF rév. 2, 2008). Certains postes ont été renommés ; par exemple, le libellé du poste « autres activités de services » est remplacé par « autres services aux ménages », plus explicite. Certaines statistiques sont données au niveau le plus fin de la nomenclature.

Définitions

Sont désignées par **entreprises**, dans cette publication, les unités légales productives marchandes inscrites au répertoire des entreprises et des établissements (issu de Sirene). Cela ne correspond pas au concept d'entreprise, acteur économique introduit par la loi de modernisation de l'économie (LME) et précisé par le décret n° 2008-1354 lorsque l'unité créée est une filiale d'un groupe.

Les **entreprises individuelles** sont les entreprises dont la personnalité morale n'est pas différente de la personnalité physique.

Les **entreprises classiques** désignent les entreprises hors micro-entrepreneurs. Les **entreprises individuelles classiques** désignent les entreprises individuelles hors micro-entrepreneurs.

Les **créations d'entreprises** correspondent aux nouvelles immatriculations dans le répertoire Sirene, qui **enregistrent un début d'activité** relevant de l'un des cas suivants :

– création de nouveaux moyens de production ;
– cas où l'entrepreneur redémarre une activité après une interruption de plus d'un an ;

– cas où l'entrepreneur redémarre une activité après une interruption de moins d'un an, mais avec changement d'activité ;
– reprise, par une entreprise nouvelle, des activités d'une autre entreprise s'il n'y a pas continuité d'activité et de localisation entre la situation du cédant et celle du repreneur.

Cette définition s'appuie sur les concepts harmonisés au niveau européen, à part pour les **micro-entrepreneurs**. Pour eux, on ne sait pas s'il y aura ou non un début d'activité. On comptabilise donc des **demandes d'immatriculation** dans le répertoire Sirene ; certaines se traduiront par une vraie création d'activité, d'autres par un démarrage différé, voire jamais réalisé. Une partie de ces demandes, enfin, seront invalidées par l'Accos : les personnes relevant de la mutualité sociale agricole ou de diverses professions réglementées n'ont en effet pas le droit d'être micro-entrepreneurs. Ces radiations seront prises en compte ultérieurement dans la démographie d'entreprises dite « structurelle ».

Le régime du **micro-entrepreneur**, appelé de l'**auto-entrepreneur** avant le 19 décembre 2014, a été mis en place par la loi de modernisation de l'économie (LME) d'août 2008 et est entré en vigueur au 1^{er} janvier 2009. Pour les entrepreneurs individuels qui en font la demande, les formalités de création d'entreprises sont allégées ; en outre, le mode de calcul et de paiement des cotisations sociales et de l'impôt sur le revenu est simplifié. L'entrepreneur bénéficie ainsi :

– du régime fiscal de la micro-entreprise ;
– du régime micro-social ;
– d'une exonération temporaire de la cotisation foncière des entreprises ;
– d'une exonération ou d'une franchise de TVA du fait de son activité.

Depuis le 1^{er} janvier 2016, les entrepreneurs individuels relevant du régime fiscal de la micro-entreprise sont automatiquement soumis au régime micro-social. Depuis le 1^{er} janvier 2018, les seuils de chiffre d'affaires permettant d'accéder au régime fiscal de la micro-entreprise et du régime micro-social ont été

doublés. Ils s'appliquent désormais aux entreprises dont le chiffre d'affaires de l'année civile précédente ou de l'avant-dernière année n'excède pas :

– 170 000 euros pour une activité de vente de marchandises, d'objets, d'aliments à emporter ou à consommer sur place, ou de fourniture de logement ;

– 70 000 euros pour une activité de services. Ce régime doit être distingué de la catégorie des microentreprises définie par l'article 51 de la loi de modernisation de l'économie (LME) et précisée par le décret n° 2008-1354.

Une **société** est une entité dotée d'une personnalité morale.

Une **société par actions simplifiée (SAS)** groupe des associés dont la responsabilité est limitée à leur apport personnel et qui ont la possibilité de disposer de prérogatives indépendantes de leur part de capital. La SAS est une société de capitaux, ce qui la rapproche de la société anonyme (SA). Elle peut être unipersonnelle, on parle alors de **société par actions simplifiée à associé unique (Sasu)**.

Une **société à responsabilité limitée (SARL)** groupe des associés dont la responsabilité est limitée à leur apport personnel et dont les pouvoirs (droits de vote, droits sur les bénéfices...) sont proportionnels à la part du capital détenue. Une **SARL unipersonnelle** (ou EURL) est une SARL constituée par une seule personne qui en détient donc toutes les parts.

Bibliographie

- Bonnetête F. et Bignon N., « Les créations d'entreprises en 2017 : au plus haut niveau depuis 2010 », *Insee Première* n° 1685, janvier 2018.
- Richet D., Bignon N., « Les créateurs d'entreprises : la frontière entre salariat et entrepreneuriat s'atténue », *Insee Première* n° 1701, juin 2018.
- Richet D., Thomas S., « Auto-entrepreneurs immatriculés en 2010 : cinq ans après, moins d'un quart sont encore actifs », *Insee Première* n° 1666, septembre 2017.

Direction Générale :
88 avenue Verdier
92541 Montrouge Cedex
Directeur de la publication :
Jean-Luc Tavernier
Rédacteur en chef :
A. Goin
Rédacteurs :
J.-B. Champion, C. Collin, P. Glénat
C. Lesdos-Cauhapé, V. Quénechdu
Maquette : P. Thibaudeau
Impression : Jouve
Code Sage IP191734
ISSN 0997 - 3192 (papier) /
ISSN 0997 - 6252 (web)
© Insee 2019

- **Insee Première** figure dès sa parution sur le site internet de l'Insee :
<https://www.insee.fr/fr/statistiques?collection=116>
- Pour recevoir par courriel les avis de parution (50 numéros par an) :
<https://www.insee.fr/fr/information/1405555>

Pour vous abonner à **Insee Première** et le recevoir par courrier :
<https://www.insee.fr/fr/information/2537715>

