



ACIL : L'association historique pour les chauffeurs, par les chauffeurs.

Élection du 22 au 30 mai 2024

Chers collègues,

Nous, l'Association des Chauffeurs Indépendants Lyonnais (ACIL), sommes fiers de nous présenter à l'élection de l'ARPE pour la deuxième fois. Fondée en 2018, notre association compte plus de 600 adhérents. Depuis notre création, nous avons mené de nombreuses actions pour améliorer les conditions de travail et de rémunération des chauffeurs VTC, en suivant la méthode lyonnaise :

Dialoguer quand c'est possible, manifester quand c'est nécessaire.



Notre méthode repose sur deux principes :

- Nous nous appuyons sur le ressenti terrain et la base comme unique source. Nous ne sommes pas là pour imposer notre vision, mais pour écouter vos besoins, vos attentes, vos revendications. Nous vous consultons régulièrement, nous vous informons de nos actions, nous vous rendons des comptes.
- Nous sommes connus de tous. Nous n'hésitons pas à faire pression sur les plateformes, les pouvoirs publics, les médias, pour faire valoir nos droits et obtenir des avancées concrètes pour les chauffeurs. Nous organisons des manifestations, des grèves, des actions en justices, des colloques avec des élus, et des interventions médias.

Grâce à cette méthode, nous avons fait de Lyon un véritable laboratoire de ce qui fonctionne pour les chauffeurs :



- Nous avons obtenu la prise en charge majorée et un tarif minimum plus élevé en périphérie **dès 2019** par nos mobilisations. Cela signifie que lorsque vous acceptez une course en dehors de la zone urbaine, vous êtes payés plus cher pour le temps et le kilométrage d'approche.
- Nous avons obtenu l'affichage de la destination et du prix de la course **fin 2019**, pour éviter les mauvaises surprises. Lyon a été la première ville à l'obtenir sur Uber **en 2020**, pour suivre le pas de Heetch et Bolt qui l'avait fait quelques mois plus tôt suite à nos actions locales et qui ont poussés le législateur à l'imposer par la loi **en septembre 2020**.
- Nous avons obtenu le contrôle tarifaire du prix de la course depuis **décembre 2020** sur Uber.

Cela signifie que vous pouvez proposer aux passagers un prix plus élevé que le prix proposé par la plateforme. Cet outil est le premier pas vers le contrôle tarifaire plein et entier que nous devons avoir. **Les plateformes ne doivent plus décider de la tarification à notre place !** Cela vous permet de ne pas subir la concurrence déloyale des plateformes, qui cherchent à attirer les clients en baissant les prix au détriment des chauffeurs.



Pour suivre la campagne de l'ACIL :

<https://linktr.ee/acilvtclyon>



ACIL : L'association historique pour les chauffeurs, par les chauffeurs.

Élection du 22 au 30 mai 2024



- Nous avons obtenu des peines exécutoires des Prud'hommes (**plus de 17 millions d'euros en première instance**), pour faire reconnaître le lien de subordination entre les plateformes et les chauffeurs. Cela signifie que **certains chauffeurs de notre association ont déjà encaissé des indemnités à plus de 50 000 euros pour le non-respect de notre indépendance par les plateformes**. Cela vous permet de réclamer des dommages et intérêts, pour réparer les abus de l'époque et imposer aux plateformes la réelle indépendance.

Ces résultats sont le fruit de notre combativité, de notre solidarité, de notre détermination. Nous avons su nous mobiliser, nous organiser, nous faire entendre. Nous avons su faire preuve de créativité, d'innovation, de pragmatisme. Nous avons su faire la différence.

Mais nous ne nous sommes pas arrêtés là. Nous avons également défendu nos positions sur les accords nationaux depuis fin 2022, en refusant de signer des accords non constructifs :

- Sur le premier accord concernant le tarif minimum : Notre position est claire depuis le premier jour. Nous sommes disposés à signer un accord sur le tarif minimum si celui-ci correspond au tarif minimum d'un taxi en réservation immédiate (8€ + 4€ de supplément de réservation). **Une majorité à l'ARPE aurait permis aux chauffeurs d'avoir un tarif minimum à 11,30 en 2022 puis 12€ en 2024.** Nous avons refusé de signer un accord qui a fixé le tarif minimum à 7,65€ en 2023 puis 9€ en 2024, **quel que soit le temps passé et distance parcourue**. Nous avons fait valoir que le tarif minimum devait être basé sur le coût réel de la prestation, la réalité du marché et non sur le bon vouloir des plateformes.
- Sur le second accord concernant la méthode de négociation et la mise en place de moyens : Nous considérons que les moyens alloués aux représentants ne permettent pas aujourd'hui d'assurer une représentativité nationale digne de ce nom. **Une bonne représentativité nécessite un financement de la part de l'ARPE et des plateformes de permanences et des tiers-lieux dans les plus grandes villes de France**, pour accompagner les chauffeurs et leur permettre d'exprimer leurs attentes au plus près des représentants. **Nous signerons un accord à ce sujet le jour où il ira dans ce sens.**
- Sur le troisième accord concernant la transparence et la déconnexion : **L'ACIL, à l'origine de cet accord, a toujours combattu la subordination imposée par les déconnexions arbitraires et l'absence de contrôle sur le prix. Depuis 2018, nous avons œuvré pour reconnecter des centaines de comptes chauffeurs, ainsi que ceux des ex-livreurs bloqués souhaitant devenir VTC.** Nous avons mis en place un processus qui nous convient : un formulaire suivi d'un échange téléphonique direct avec un représentant des plateformes, plutôt qu'une commission opaque mise en place par les plateformes. Nous attendions beaucoup de cet accord, notamment pour reconnecter les comptes bannis à vie et distinguer les cas graves, tels que les violences sexuelles, des autres cas. **Malheureusement, nos demandes pour que les commentaires bruts des passagers soient transmis aux chauffeurs et pour que l'accord des préfectures soit obligatoire lorsqu'une**



Pour suivre la campagne de l'ACIL :

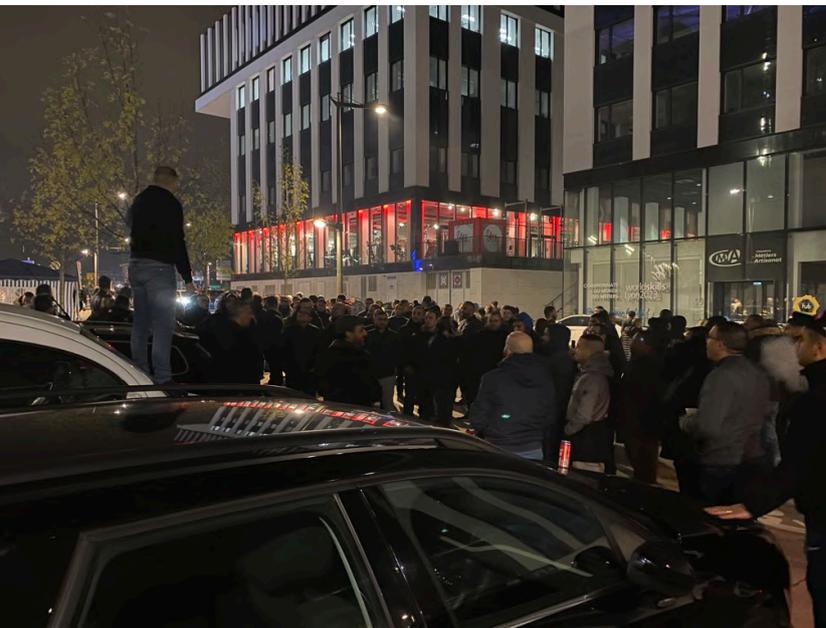
<https://linktr.ee/acilvtclyon>



ACIL : L'association historique pour les chauffeurs, par les chauffeurs.

Élection du 22 au 30 mai 2024

plateforme veut déconnecter un compte plus de 15 jours n'ont pas été incluses dans l'accord, faute de soutien des autres organisations.



• Sur le quatrième accord concernant la garantie horaire minimum : Cet accord est loin d'être satisfaisant et ne permettra pas d'augmenter le revenu des chauffeurs. **Nous avons demandé par écrit au Directeur Général de l'ARPE, le 16 Novembre 2023, la tenue urgente d'une mission d'expertise sur les revenus des chauffeurs. Malheureusement, la signature précipitée des organisations a empêché la tenue d'une expertise plus poussée.** En 2022, aucun chauffeur VTC n'était, en course, sur un mois, sous les 30€ de l'heure. Lorsque l'on inclut le temps d'approche, le rapport de l'Observatoire T3P suggère un chiffre de 10%. Nous avons craint le pire car l'accord aurait permis aux plateformes de facturer les courses 0,50€/minute sans prendre en compte le kilométrage du prix des courses. **Grâce à nos actions du mois de Novembre**

à Lyon, et nos 3 manifestations qui ont fait flancher les algorithmes des plateformes, nous avons poussé les parties prenantes à inclure dans l'accord une garantie kilométrique fixée à 1€/km le jour J de la signature. Cela reste insuffisant, une course à **(1€/km + 0€/min) ou (0,50€/min + 0€/km)** fixée unilatéralement par les plateformes reste inacceptable, mais ce pare-feu empêchera, dès le 1er mai 2024, de proposer des courses sous les 1€/km.

Nous sommes conscients que ces accords sont loin d'être parfaits et qu'ils ne répondent pas à nos revendications. C'est pourquoi il était inimaginable pour nous de les signer. **Cependant, nous savons aussi qu'en étant présents à l'ARPE et en étant majoritaires, nous pourrions renégocier ces accords, les améliorer, les compléter.**

L'ACIL est désormais INCONTOURNABLE. Pour les années à venir, nous avons des propositions concrètes pour améliorer la situation des chauffeurs :

• **Nous voulons créer un seuil plancher horokilométrique**, basé sur le SMIC horaire et le barème kilométrique de l'État, soit 0,66€/min + 1,03€/km après déduction des frais de commissions de la plateforme. Ce seuil plancher garantirait aux chauffeurs un revenu minimum par course et non un mécanisme créé par les plateformes, signés dans le noir par des organisations, mais qui fait joli dans la presse. **Si nous sommes majoritaires (soit plus de 50% des voix à l'échelle nationale), nous nous engageons à faire rédiger cette proposition d'accord par des juristes et de les ouvrir à signature dès la première réunion de notre nouveau mandat, le tout accompagné d'un tarif minimum à 12€ net, à appliquer sous un mois.**

• En solution de repli : Sur la base des accords vides signés par les organisations majoritaires 2022 - 2024, **créer un accord de bonification, qui consiste à augmenter les garanties horaires et kilométrique en fonction de critères à définir tel que la catégorie de véhicules, le travail de nuit, la ville de départ de la course.** Ainsi on mettrait en place un système de bonification qui s'ajouterait, par exemple 20% de bonification sur l'ensemble des garanties pour les courses en province, 20% de bonification pour les courses entre 22h et 6h, 20% de bonification pour les véhicules de plus de 7 places, 20% de bonification pour les véhicules rentrant dans les standards Qualité



Pour suivre la campagne de l'ACIL :

<https://linktr.ee/acilvtclyon>



ACIL : L'association historique pour les chauffeurs, par les chauffeurs.

Élection du 22 au 30 mai 2024

tourisme, 20% de bonification pour les véhicules électriques. Pour le tarif minimum, aujourd'hui à 9€ : il serait à 10,80€ avec un critère (en province ou le soir ou en VAN), à 12,60€ si la course en a deux, 14,40€ si la course a trois critères. Pour la garantie horaire : 36€ avec un critère, 42€ avec deux, 48€ avec trois. Pour la garantie kilométrique : 1,20€ avec un critère, 1,40€ avec deux critères, etc.

- Puis, le fonds dédié aux travailleurs des plateformes : Ce travail a déjà été entamé, **l'ACIL est à l'origine de cette proposition lors du Conseil des Acteurs au sein de l'ARPE**. Compte tenu des discussions qui sont en cours, nous pourrions vous en présenter les contours fin 2024, si nous sommes encore représentatifs en Juin après les élections pour continuer les travaux. Nous devons rester réservé pour l'instant à ce sujet compte tenu des règles en campagne électorale.

- **Enfin, le sujet le plus crucial pour notre profession dans les années à venir : La régulation du nombre de chauffeurs.** Nous pensons que la distinction entre la Province (21530 chauffeurs) et l'Île-de-France (39810 chauffeurs) devrait servir de base initiale. **Nous souhaitons que les marchés de la Province et de l'Île-de-France soient distincts pour éviter les conflits entre chauffeurs.** Par exemple, un chauffeur lyonnais ne pourrait pas venir travailler sur Paris sans attendre un certain délai (6 mois à 1 an). Ensuite, en fonction des indicateurs d'activité des années précédentes, nous envisageons de créer une régulation du nombre d'inscriptions sur les plateformes en fonction du chiffre d'affaires moyen par chauffeur dans ces zones. **Ainsi, une plateforme qui ne générerait pas suffisamment de chiffre d'affaires par chauffeur ne pourrait pas inscrire de nouveaux chauffeurs pendant le semestre en cours, quel que soit le nombre de personnes qui passent l'examen VTC.** Cette régulation par le biais des plateformes n'est qu'un début et devra être complétée par une régulation du nombre d'admis aux examens VTC en fonction du turnover, par le biais d'un décret.

Il est important d'avoir une association comme la nôtre, unique en son genre dans les négociations de l'ARPE :

L'indépendance trouve son origine dans le vote en faveur d'associations dépourvues de toute structure hiérarchique. Quelle organisation peut se targuer d'une transparence similaire ? Quelle entité jouit d'une autonomie comparable à la nôtre ? Quelle association a été créée par des chauffeurs, dont les seuls représentants sont des chauffeurs, et qui compte parmi ses membres un nombre de chauffeurs écoutés et impliqués dans toutes nos décisions ? **L'ACIL est la seule organisation qui répond à tous ces critères aujourd'hui.** Nous l'avons démontré avant même la création de l'ARPE, et pendant les deux premières années de notre participation aux commissions de négociation. **En effet, nous n'avons jamais signé d'accord qui ne serait pas approprié.**

Nous sommes apolitiques, nous ne sommes pas là pour entretenir des centrales syndicales salariales désuètes qui implosent en interne au point de générer des contentieux. Nous avançons, nous obtenons gain de cause dans les tribunaux, nos rapports avec tous les acteurs institutionnels, politiques et commerciaux, sont cordiaux.

Le secteur du VTC a besoin d'acteurs agiles comme l'ACIL, autonomes, fondés par des chauffeurs pour des chauffeurs. Nous n'oublions pas les livreurs qui ont du mal à être accompagnés et que nous côtoyons quotidiennement sur le terrain. L'ACIL doit rester autour de la table en 2024, sans le vote de tous les Lyonnais, mais aussi des autres chauffeurs de France qui croient en nous, nous ferons tout notre possible pour tirer cette profession vers le haut, plutôt que de la laisser s'enfoncer.

Votez pour l'ACIL, l'association qui défend les intérêts de tous les acteurs des mobilités !

Nous savons que vous nous faites confiance. **Il est maintenant temps pour vous de nous donner votre voix, et de nous faire élire à l'ARPE avec un score encore plus élevé que la première fois.**

A très bientôt sur la route !



Pour suivre la campagne de l'ACIL :

<https://linktr.ee/acilvtclyon>