

Florian Forestier
Franck Bonot
Odile Chagny
Mathias Dufour

DÉSUBÉRISER, REPRENDRE LE CONTRÔLE

•

DÉSUBÉRISER,
REPRENDRE LE CONTRÔLE



COLLECTION LES NOUVEAUX POSSIBLES

Alors que les grandes idéologies et leurs réponses toutes faites ont disparu, nous voyons se multiplier les problèmes, avec le sentiment amer d'être souvent démunis.

Des solutions, pourtant, sont possibles, qui ne demandent qu'à être développées, connues, essayées.

À condition de prendre le temps d'analyser les enjeux de manière objective, simple et dépassionnée.

À condition de quitter le confort de la critique pour le risque de la proposition.

À condition d'inventer de nouveaux possibles.

C'est l'ambition des essais de cette collection, qui proposent des idées originales, accessibles et concrètes pour améliorer notre monde.

La collection Les nouveaux possibles a été créée et est dirigée par Pierre-Louis Colin (plcolin@editionsdufaubourg.fr).

© Éditions du Faubourg, 2020

Le Code de la propriété intellectuelle interdit les copies ou reproductions destinées à une utilisation collective. Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite par quelque procédé que ce soit, sans le consentement de l'éditeur, est illicite.

•

DÉSUBÉRISER, REPRENDRE LE CONTRÔLE

SOUS LA DIRECTION DE FLORIAN FORESTIER
AVEC FRANCK BONOT, ODILE CHAGNY, MATHIAS DUFOUR

ÉDITIONS DU **faubourg**

COLLECTION **ESSAIS**

•

INTRODUCTION



En moins d'une décennie, les applis ont envahi nos vies. Dans un monde saturé d'objets connectés, notre premier réflexe, pour faire face à tout besoin, est d'activer le service correspondant dans notre mobile. Derrière ces applis, des plateformes numériques façonnent non seulement toutes nos activités au quotidien, même les plus intimes, mais aussi le monde du travail.

Pourquoi un tel succès ? Mettre en relation des acteurs autour d'une place de marché n'a en soi rien d'innovant. Ce qui est radicalement nouveau avec le numérique, c'est de le faire en temps réel, en quelques clics, avec un nombre de personnes quasi illimité.

L'impact de ce changement sur le travail est très différencié suivant les plateformes. La plupart d'entre elles (réseaux sociaux, sites de streaming, plateformes de partage, etc.) n'ont sur le travail qu'une incidence indirecte. Mais il est en revanche bouleversé par nombre d'autres, et pas des moindres : plateformes de livraison (Deliveroo, Stuart...), de transport (Uber, Lyft...), de microtravail (Amazon Mechanical Turk...), d'échange de petits boulots (SuperMano...), de freelances (Upwork, Malt...). Leur point commun est d'être des plateformes d'emploi : le travail est au cœur du service qu'elles fournissent.

Ce sont ces dernières qui font l'objet de ce livre. Elles posent selon nous trois types de questions.

En premier lieu, on peut se demander si elles contribuent à dégrader le travail ou si elles le réinventent en offrant de nouvelles formes d'autonomie. Le conducteur de VTC¹ qui nous ramène chez nous est-il un tâcheron enfermé dans la précarité, un ancien chômeur heureux de retrouver un travail ou un professionnel à qui la plateforme permet d'accéder à la vie d'entrepreneur ? Si, indéniablement, les plateformes offrent des opportunités aux personnes éloignées de l'emploi, ne créent-elles pas aussi de nouvelles formes de précarité et des relations de travail altérées ?

Ensuite, on peut se demander si ces plateformes sont si nouvelles qu'elles puissent s'affranchir des règles de concurrence et des règles sociales auxquelles les acteurs traditionnels sont soumis. Après tout, on n'a pas attendu les plateformes pour transporter des personnes ou des marchandises, livrer de la nourriture, garder des enfants, faire du bricolage, mettre en relation des entreprises avec des prestataires, etc. Les régulations de ces activités existent depuis longtemps ; pourquoi ne devraient-elles pas s'appliquer aux plateformes ? N'est-il pas logique, pour répondre aux exigences de sécurité, d'imposer aux chauffeurs des plateformes VTC les mêmes règles de qualification professionnelle qu'aux taxis ? Inversement, les règles sectorielles ne devraient-elles pas aussi évoluer pour s'adapter au numérique, et notamment aux algorithmes, comme elles l'avaient par exemple fait quand sont arrivés les fiacres électriques puis les centraux téléphoniques ?

¹ Voiture de transport avec chauffeur, moyen de transport de personnes mis à disposition sur réservation.

Efforçons-nous enfin de prendre plus globalement la mesure des transformations que les algorithmes des plateformes engendrent en matière de gouvernance et d'organisation du travail. Elles ne sont pas seulement un enjeu de réglementation sectorielle. Elles amènent à réinterroger des notions aussi essentielles que la relation à l'employeur, la responsabilité, la protection, la rémunération, etc. Car au-delà de la question du statut de ces travailleurs (salarié ou indépendant), se posent celles des nouvelles formes de subordination et de contraintes auxquelles ils sont exposés. On ne perçoit sans doute pas assez en effet à quel point les critères classiques du monde du travail deviennent inopérants sur les plateformes : la formation, la validation d'un savoir-faire, l'expérience cumulative, les engagements, pour ne citer qu'eux.

Toutes ces questions, qui étaient à l'origine de nos travaux¹ sur le sujet il y a plusieurs années et semblaient alors secondaires, sont progressivement venues au cœur de l'actualité. Elles sont même devenues un vrai sujet de société. Il ne se passe plus une semaine sans que la question des travailleurs des plateformes ne fasse l'objet d'une décision publique ou de justice, ou ne soit évoquée dans la presse. Le 4 mars 2020, en validant la requalification en contrat de travail de la relation contractuelle liant Uber à l'un de ses chauffeurs, la Cour de cassation française a mis fin, par un coup de tonnerre, à un feuilleton commencé dès 2017, et ouvert la voie à beaucoup d'autres recours. La balle, désormais, est dans le camp de l'État et des plateformes, sommées de faire évoluer leur modèle.

¹ Leplusimportant, *Favoriser le développement professionnel des travailleurs des plateformes*, leplusimportant.org, 2018.

Contrepartie de ce bouillonnement, personne n'y voit très clair. Face à cette cacophonie, il est temps de préciser les termes du débat.

Tout l'enjeu de ce livre est de dessiner des lignes directrices pour l'avenir, avec une double ambition. Éclairer la décision publique, par l'examen rigoureux des impacts des plateformes sur le travail et des problèmes qu'ils soulèvent, au-delà des clichés et des raccourcis. Nourrir le débat, par des propositions réalistes et concrètes de mesures à prendre dès maintenant.

La crise du Covid-19 a montré à quel point chauffeurs VTC et livreurs sont exposés aux risques et peu protégés par la loi, sur les plans sanitaire, économique et social. Ils ne sont pas salariés et n'ont donc pas de droit de retrait, ils ne bénéficient pas non plus des actions de prévention et de protection de la santé que les employeurs sont normalement tenus de mener. Ils sont également très exposés et très peu protégés face au risque économique : l'activité des chauffeurs VTC, notamment, s'est effondrée pendant la crise et leur situation est souvent très difficile.

La première partie analyse les enjeux sociaux des plateformes : le risque que le travail soit la variable d'ajustement de modèles économiques fragiles, l'ambivalence des plateformes sur l'autonomie des personnes, et les raisons pour lesquelles il est nécessaire d'agir dès aujourd'hui pour répondre à ce risque.

La deuxième partie porte sur des propositions concrètes, avec deux finalités. D'abord, « désubériser », c'est-à-dire

mieux protéger les travailleurs, mettre fin aux stratégies de dumping des plateformes et orienter celles-ci vers des activités plus créatrices de valeur sociale. Ensuite, diversifier les modèles de plateformes en promouvant les coopératives et les partenariats avec le public, initiatives dont la crise du Covid-19 a justement mis en évidence toute la pertinence.

Enfin, la troisième partie propose une marche à suivre pour parvenir à une relation plus équilibrée entre les travailleurs et les plateformes. Pour ce faire, il est nécessaire de permettre qu'un dialogue social adapté à la gouvernance algorithmique se construise, car celle-ci pose des difficultés inédites, et ce quel que soit le statut des travailleurs. Mais il faut aussi faciliter le passage à l'échelle des plateformes alternatives en mettant les données au service de l'action collective, en particulier dans les territoires.

Un des principaux défis que nous nous proposons ici de relever est de concilier l'avancée progressive vers un modèle social plus adapté aux difficultés et aux aspirations des travailleurs avec la préservation de la dynamique économique des plateformes.

