

Crise sanitaire et reproduction sociale : Les plateformes en embuscade

agitationautonome.com/2020/04/17/crise-sanitaire-et-reproduction-sociale-les-plateformes-en-embuscade

augustebianchi

17 avril
2020



Nous proposons ici la traduction d'un collectif de chercheur.ses européen.nes étudiant les mécanismes du capitalisme de plateforme. Si nous considérons que ce terme pose problème d'un point de vue aussi bien méthodologique que politique en se focalisant sur un nombre restreint d'entreprises sans véritablement saisir la continuité avec les autres entreprises capitalistes dont les logiques de prédation sont équivalentes ¹, de même qu'elle réduit l'exploitation à un rapport juridique sans prendre en compte le rapport social capitaliste que subit la masse des travailleur.ses, cet article nous semble proposer des pistes de réflexion intéressantes. Tout d'abord, il développe l'idée que la « plateformisation » ² ne fait pas que redéfinir de nouvelles normes de consommation mais répond surtout à une tendance à la marchandisation d'une partie du travail reproductif, dont la stratification est genrée. Ces entreprises s'investissent alors dans les missions de service public délaissées par l'Etat et profitent du laissez-faire pour tenter de s'imposer sur un modèle monopolistique.

L'article original est à lire [ici](#)

Les temps sont durs dès maintenant pour la plupart des gens, et ils vont probablement s'empirer à l'avenir. Même lorsque la pandémie mondiale causée par le COVID-19 sera maîtrisée, les conséquences de cette crise sanitaire risquent d'avoir un impact dévastateur sur nos économies nationales et locales, et ce pour des années. Toutes et tous ne seront cependant pas touché.es de la même manière et dans les mêmes

proportions. Comme nous avons déjà pu le constater, le coronavirus met brutalement en lumière des inégalités de longue date en termes de revenus et de répartition des richesses. Certains disposeront des ressources (temps, espace, capital, influence, etc.) leur permettant de faire face à cette crise, voire d'en tirer profit, tandis que beaucoup d'autres, qui ne bénéficient pas de ces ressources, se battront pour leur survie et conserver leurs moyens de subsistance. À bien des égards, le Covid-19 renforce et amplifie ces inégalités et les mènera en définitive à un point de rupture. Un point que les gouvernements – même conservateurs – ont tenté d'éviter en instaurant des mesures de sauvetage économique.

Il est important de noter, comme le montrent nos recherches, que la *plateformisation* actuelle du marché du travail et des moyens de subsistance répond à une logique similaire (bien que moins drastique) de renforcement et d'amplification. Bien que le terme « *disruption* » soit galvaudé et qu'il décrive peut-être mal les effets économiques et sociaux exercés par des plateformes comme Uber, Airbnb ou Deliveroo à l'échelle mondiale et locale, nous pensons néanmoins que l'on peut sans risque affirmer que nombre de ces effets sont conséquents. Les plateformes réorganisent la façon dont les gens travaillent et gagnent leur vie, mais aussi la façon dont les citoyens et leurs gouvernements gèrent et prennent en charge les autres – et elles le font d'une manière que nous n'avons pas encore comprise. Apparues dans le sillage de la récession de 2008, elles contribuent à accentuer la répartition inégale des opportunités et des risques (selon la classe, le genre, la race et la nationalité), alors même qu'elles prétendent renforcer l'autonomie des travailleur·ses.

We can't afford to self isolate.
We can't afford to get ill.
We can't afford not to work.



*« Nous ne pouvons pas nous permettre d'être en quarantaine.
Nous ne pouvons pas nous permettre de tomber malades.
Nous ne pouvons pas nous permettre de ne pas travailler. »*

Pourtant, ces dernières semaines, il est devenu évident que le **Business as usual** ne tient plus pour ces entreprises (qui n'existent évidemment pas en vase clos), car elles sont non seulement confrontées à de nouveaux défis, mais doivent aussi saisir les opportunités qui naissent de la crise actuelle. Entre-temps, nous voyons apparaître toutes sortes de nouvelles initiatives locales reposant sur ce système de plateformes, animées par des réseaux de citoyens et d'organisations publiques et privées visant à aider les membres les plus vulnérables de leurs communautés. Dans ce billet de blog en trois parties, nous nous appuyons sur les derniers résultats de nos projets de recherche respectifs ainsi que sur différents témoignages d'actualité afin de donner un aperçu de la manière dont le COVID-19 affecte l'organisation du travail et la reproduction sociale des plateformes dans les pays du Nord. La première partie, cet article, traite de la *Gig economy* et des plateformes à la demande (voir également ces articles essentiels de la [Fondation FairWork](#) et du projet de recherche [Platform Mobilities](#) – ce dernier en allemand) ; la deuxième partie abordera les conséquences pour Airbnb et les autres plateformes de location à court terme ; enfin, la troisième partie traitera des initiatives de base qui mobilisent les modèles et les technologies des plateformes dans le secteur social pour lutter contre la crise du coronavirus. Les deux parties suivantes seront donc publiées ultérieurement sur le site Platform Labor.

Partie 1 : La « gig economy »

Pour commencer avec les plateformes de la *gig economy*, différents médias ont rapporté une augmentation massive de la demande de livraison dans les villes du monde entier (ici, là et encore là), en particulier dans les grandes zones urbaines qui doivent maintenant faire face à des mesures de confinement de plus en plus sévères. À New York, par exemple, les coursiers des plateformes de livraison de repas comme DoorDash et Caviar (également propriété de DoorDash) **sont confrontés à une situation ambivalente**. Ils constatent que leurs services sont plus nécessaires que jamais, et que leurs rémunérations et pourboires reflètent souvent cette hausse de la demande, mais sont en même temps très inquiets pour leur santé et leur sécurité car ces plateformes n'offrent aucune protection ou assurance appropriée pour leurs prestataires indépendants. Si la plupart sont fiers de leur travail et se réjouissent à moitié sérieusement des rues vides de Manhattan (ce qui facilite et rend plus sûr leur travail sujet à des accidents de la route), ils considèrent néanmoins que ce n'est pas à eux d'investir dans des équipements de protection et un certain nombre de coursiers signalent que le respect **des distances de sécurité est souvent impossible lorsqu'ils attendent au restaurant avec d'autres coursiers**. La livraison sans contact n'est pas un problème, mais qu'en est-il des points de retrait très fréquentés ?

Même si la plupart des entreprises de livraison ont désormais mis en place leurs propres programmes d'aide financière pour les coursiers qui sont touchés ou qui doivent se mettre en quarantaine, ces initiatives offrent généralement une aide dans un délai de 14 jours ³ seulement et exigent des coursiers qu'ils présentent des documents difficiles à obtenir en temps de crise. **Avec des seuils d'application aussi élevés, on ne sait pas exactement combien de coursiers ont eu accès à ces fonds d'urgence**, qui semblent n'être rien de plus qu'une stratégie de façade. Mais au-delà de ces mesures limitées et réactives, qui obligent les coursiers à continuer de travailler jusqu'à ce qu'ils n'en soient plus physiquement ou légalement capables, des entreprises comme Uber, DoorDash et Deliveroo continuent de nier toute responsabilité vis-à-vis de leurs travailleur·ses en luttant contre tout reclassement vers un statut salarié qui les obligerait à fournir de manière préventive un filet de sécurité plus efficace. Au lieu de cela, le PDG d'Uber a récemment demandé au gouvernement fédéral américain



Un chauffeur Uber au Brésil ayant recouvert l'intérieur de sa voiture de film plastique pour se protéger des contaminations

d'intervenir et de fournir les protections dont les nouveaux « *First responders* »⁴ Américains ont plus que jamais besoin (Mà) : Dara a finalement obtenu ce qu'il voulait, ce qui pourrait avoir des conséquences négatives sur le long terme).

Un quai de la gare de Milan rempli de livreurs rentrant chez eux après le travail après le lundi de Pâques.

Ce sur quoi les entreprises en question, tout comme Amazon, semblent se concentrer principalement en ce moment, c'est **l'expansion de leurs marchés de livraison en déployant et en diversifiant davantage leurs services logistiques externalisés**. Alors que le secteur des VTC à New York est durement ébranlé par le COVID-19, qui fait également des ravages dans le secteur de la restauration et de l'hôtellerie, les chauffeurs et les employé·es des restaurants se tournent vers les plateformes de livraison pour récupérer une partie de leurs revenus, tandis que Uber et Amazon étudient la possibilité de livrer des kits de test dans un avenir proche. Uber et Lyft tentent également de tirer parti d'un besoin accru de transport de personnes vulnérables et de biens de première nécessité, grâce à leurs initiatives Uber Health et LyftUp. Parallèlement, DoorDash s'associe avec la ville de New York pour livrer de la nourriture aux « étudiants à la santé fragile », et a également lancé un « programme de réduction des commissions et de soutien marketing » pour les restaurants partenaires nouveaux et existants. Comme la société permet aux nouveaux restaurants de s'inscrire gratuitement et de ne payer aucune commission pendant 30 jours, et comme elle crée un accès prioritaire pour les employé·es de restaurant qui souhaitent commencer comme « *Dashers* », il apparaît alors clairement que DoorDash **investit** massivement dans une croissance du marché provoquée par le coronavirus.

De notre côté de l'Atlantique, la situation à Amsterdam et à Berlin (où TakeAway est le seul acteur après le départ de Deliveroo l'été dernier) est un peu différente. Alors que les sociétés de livraison de ces villes s'associent également avec des dizaines de nouveaux restaurants qui ont dû fermer leurs portes aux clients physiques, les coursier·es travaillant pour Deliveroo, TakeAway et/ou Uber Eats ne reçoivent pas (encore) de hausse équivalente des commandes – et ne reçoivent pas non plus le genre de pourboires ou de prime qu'on attendrait face à une telle crise. À Amsterdam, les coursier·es qui disposent d'une certaine sécurité financière restent chez eux autant que possible, en particulier les étudiant·es (internationaux) pour lesquels les rémunérations ne valent pas le risque. **Pourtant, les rues continuent d'être peuplées de livreur·ses, dont beaucoup sont des sans-papiers qui n'ont pas d'autre choix que de continuer à travailler**, quelles que soient les circonstances. Iels disposaient certes d'autres sources de revenus, mais celles-ci ont pour la plupart été supprimées et, comme leurs collègues de New York, ils ne reçoivent que des mails génériques et des notifications de la part des plateformes les enjoignant à garder leurs distances et **à se conformer à la promesse logistique intenable d'une livraison sans contact ni friction**. Le fait que cette promesse soit un mythe devient cruellement manifeste lorsque l'on prend une

commande dans un restaurant McDonald's (par ailleurs fermé) où de nombreux livreur-ses en attente convergent vers la porte à chaque fois qu'elle s'ouvre suffisamment pour y faire passer le prochain sac de fast food.



Autre chose que nous ne voyons pas encore dans les villes européennes : la diversification des services de santé en pleine gestion de crise et des partenariats public-privé, que les plateformes expérimentent en ce moment aux États-Unis. Mais cela pourrait bientôt changer, car Deliveroo, JustEat et Uber seraient tous en pourparlers avec le gouvernement britannique au sujet de services de livraison pour les personnes âgées et vulnérables. **Du fait de la concomitance entre la hausse des besoins logistiques pour la population et d'une diminution de la demande de VTC en Europe**, Uber pourrait chercher des solutions semblables pour réaffecter ses chauffeurs dans d'autres pays.

Pourtant, dans la *Gig economy*, le secteur des VTC n'est pas le seul à être pénalisé par le COVID-19. En raison des mesures obligatoires de distanciation sociale et de confinement, les personnels d'aide-ménagère à domicile travaillant sur des plateformes telles que Handy et Helpling perdent la plupart de leurs revenus. Bien que leur situation fasse l'objet d'une attention médiatique beaucoup plus restreinte que celle des chauffeurs Uber, cela ne signifie pas pour autant qu'elle est moins préoccupante. Aux Pays-Bas, par exemple, les réservations de Helpling ont diminué de 40 % et le taux d'annulation devrait passer à 50-60%. Les agents de nettoyage d'Amsterdam – là encore, principalement sans papiers – traversent une période difficile, car la plupart de leurs client-es leur ont demandé de rester à l'écart jusqu'à nouvel ordre et seul-es quelques-un-es continuent à les payer. Ainsi une femme de ménage a déclaré avoir perdu environ 1 200 euros au cours des deux dernières semaines et dépend désormais entièrement du salaire de son partenaire. Quand on lui a demandé si elle avait vérifié son éligibilité à l'aide financière, que le gouvernement néerlandais a récemment mise à la disposition des entrepreneurs

indépendants touchés par la crise sanitaire, elle a reconnu n'avoir aucune idée de l'existence d'un tel dispositif, et encore moins si elle y aurait droit. Ceci souligne la vulnérabilité des travailleur·ses migrant·es, qui souvent ne maîtrisent pas la langue de leur pays de résidence et ont du mal à accéder aux informations nécessaires à leur quotidien – surtout dans des situations de crise saturées en informations comme celle que nous vivons actuellement. Même lorsque ces informations sont acquises, s'y retrouver dans la bureaucratie d'un pays étranger est souvent terriblement laborieux.

Pour résumer, **nous remarquons que la pandémie du coronavirus a un double impact sur la Gig economy** : 1) elle accentue la montée en puissance des services de livraison à la demande dont le marché connaît l'expansion la plus rapide, ce qui en fait le marché dominant comparé à celui des VTC et du ménage à domicile ; 2) elle renforce les tentatives, jusqu'ici timides, des plateformes « uberisées » de mener des partenariats public-privé ainsi que des services répondant à des besoins spécifiques de la population. En cherchant de nouveaux moyens d'assurer la reproduction sociale des catégories de consommateur·ices les plus vulnérables en temps de crise, tout en continuant à ignorer les luttes pour la reproduction de leur main-d'œuvre, **les plateformes tirent parti de la crise sanitaire pour s'ancrer dans le paysage et devenir des acteurs incontournables de l'économie**. En d'autres termes, le COVID-19 produit un état d'exception qui leur offre l'occasion unique d'expérimenter le scénario de leurs rêves : devenir des « services publics numériques » privatisés capables de contrôler et de monétiser les flux de données essentielles. La question reste de savoir dans quelle mesure cet état d'exception deviendra la norme.

Niels van Doorn, Eva Mos & Jelke Bosma

A lire aussi sur le même sujet :

Depuis le début de la crise du coronavirus le collectif Agitation a tenté de comprendre les enjeux locaux et internationaux de la période. Nous avons donc publié en ensemble d'article, dont deux traductions du biologiste marxiste américain Robert Wallace: la première faisant un premier bilan de ce que l'on sait sur le virus mais aussi une analyse politique de la dynamique d'une épidémie, le second sur la continuité de lutte de classe pendant la crise sanitaire et le concept de « grève pandémique ».

Nous avons également proposé un premier bilan politique de la période, écrit par notre collectif, revenant sur les raisons économiques et les politiques austéritaires qui ont rendues la pandémie possible, la continuité des luttes de classe dans la période mais également les perspectives que l'on peut dégager du « monde d'après ».

Puis déconstruisant l'idée de « crise naturelle inévitable », ce collectif d'épidémiologues marxiste nous expliquaient dans « Les circuits du capital » comment l'agro-business par la déforestation, l'entretien de monoculture et l'élevage intensif rendent les souches pathogènes beaucoup plus violentes.

Enfin l'article d'Aaron Benanav revient sur comment s'imbriquent crise sanitaire et crise

économie aux États-Unis, notamment les conséquences sur l'emploi et un recours accru aux banques alimentaires pour les travailleurs les plus pauvres

- [Notes sur le nouveau coronavirus – Robert G. Wallace \(19 mars 2020\) et Grève pandémique et coronavirus – Suite de l'entretien avec Robert G. Wallace \(21 mars 2020\)](#)
 - [Coronavirus : Mise au point et bilan politique \(publié le 24 mars 2020\)](#)
 - [Le COVID-19 et les circuits du capital \(publié le 04 avril 2020\)](#)
 - [Crise et Reprise – Le coronavirus et l'économie aux États-Unis \(publié le 07 avril 2020\)](#).
-

1 Notons par exemple les [profits engendrés par la grande distribution](#) qui bénéficie de 10% de hausse de ventes compte tenu de la fermeture des restaurants et cantines. De même les faillites dans des secteurs comme celui de la restauration pourraient bénéficier aux grandes chaînes mieux préparées à affronter ce genre de crises. [↑](#)

2 La *gig economy* (souvent traduite par « capitalisme de plateforme » en français) est un modèle économique dans lequel les entreprises prennent la forme de plateformes numériques et jouent le rôle d'intermédiaires entre clients et prestataires de service, entre demandeurs et vendeurs de force de travail. Outre le recours au numérique, l'une de ses particularités se situe dans le fait que les travailleurs sont des particuliers souvent non-professionnels et non-salariés qui, s'ils sont censés posséder leur outil ou leur force de travail qu'ils vendent soit directement au consommateur soit à un intermédiaire, sont pourtant peu autonomes dans l'organisation de l'activité. [↑](#)

3 En France et chez Deliveroo, cette aide a été, dans un premier temps, conditionnée à un chiffre d'affaire moyen de 130€/semaine sur les quatre dernières semaines. Certain·es livreur·ses ayant été infecté·es par le virus avant la mise en place de cette aide n'ont pas pu la toucher. L'Etat a ensuite pris le relais pour aider les micro-entrepreneur·ses dans leur globalité, mais encore une fois les conditions pour toucher ces aides sont à la fois contraignantes et complexes. Dans un cas comme dans l'autre, il est important de noter que ces aides ne s'adressent pas aux livreur·ses sans papiers qui constituent une part importante des travailleur·ses de ce secteur. [↑](#)

4 Soignants, pompiers et policiers, l'équivalent des « travailleur·ses en première ligne ».