

Vox ; Vox Économie

Florian Forestier: Comment «désubériser» l'économie?

Sugy, Paul

FIGAROVOX/ENTRETIEN - L'ubérisation promet plus d'autonomie et d'indépendance aux travailleurs, mais cette promesse n'est que partiellement tenue: pour le philosophe Florian Forestier, les pouvoirs public et l'État doivent édicter des règles pour garantir aux travailleurs de plus justes conditions d'emploi.

Florian Forestier a coécrit avec Mathias Dufour, Franck Bonot, Odile Chagny l'ouvrage collectif Désubériser - Reprendre le contrôle aux Éditions du faubourg.

FIGAROVOX.- Comment définir «l'ubérisation» de l'économie? Ce phénomène est-il seulement une conséquence du développement des applications numériques que vous citez en introduction, ou s'agit-il plus généralement du franchissement d'une étape supplémentaire dans la flexibilisation du monde du travail?

Florian FORESTIER.- Le terme désigne la transformation d'un secteur économique par l'arrivée d'un acteur du numérique, qui vient percuter et bouleverser l'organisation des entreprises existantes, les rapports de force entre elles, et leurs chaînes de valeur. En soi c'est une source d'innovation et c'est positif. Le problème c'est si cette «disruption» se fait au détriment des droits et des conditions de travail des travailleurs, ce qui arrive pour certaines plateformes.

Ce mouvement, est pour l'instant concentré sur quelques secteurs de la mobilité, de la logistique, des services de proximité, mais il a vocation, à s'étendre à de nombreux autres secteurs. La crise du covid a joué comme un accélérateur de la «plateformisation» de l'économie.

L'ubérisation est plus qu'une étape supplémentaire dans la flexibilisation du monde du travail: elle fait apparaître de nouveaux modèles économiques et d'organisation du travail. Au cœur: l'exploitation des données et l'utilisation d'algorithmes.

Dans un contexte de récession économique importante, et alors que les observateurs prédisent tous une hausse du chômage, n'est-il pas un peu «gonflé» de vous en prendre à des services qui assurent une source de revenus à un nombre important de travailleurs français?

Attention. L'arrivée de ces entreprises n'a pas eu que des effets négatifs, loin de là. L'offre a été bouleversée par l'exploitation de nouvelles innovations technologiques, l'accès à l'emploi facilité pour certaines populations, l'expérience client souvent améliorée, avec un aiguillon évident pour les entreprises historiques des secteurs concernés (comme les taxis).

Cette nouveauté donne-t-elle pour autant le droit de s'affranchir des règles de concurrence et des règles sociales qui s'appliquent aux acteurs traditionnels du marché? Voilà qui est plus discutable. Les régulations d'activités comme le transport de personnes ou les livraisons existent depuis longtemps. Il n'y a pas de raisons qu'elles ne s'appliquent pas aux plateformes. Mais cela implique de les adapter au numérique à chaque fois que cela s'avère nécessaire. N'importe qui peut créer des emplois en baissant fortement le coût du travail, mais pourquoi acceptons-nous de certaines plateformes ce que nous n'acceptons pas ailleurs?

Dans le contexte de crise actuel, il est d'autant plus nécessaire que le travail de plateformes se développe dans de bonnes conditions. Il faut éviter de laisser se mettre en place un marché «secondaire» dans lequel des travailleurs seraient obligés d'accepter des conditions de travail dégradées.

Cette question est aussi liée au modèle économique de certaines de ces entreprises (heureusement pas toutes) dont l'activité (typiquement la livraison de repas) ne produit pas une grande valeur ajoutée. Elles ont alors tendance à jouer exclusivement sur la rémunération des travailleurs et leurs conditions de travail. Si l'on considère que la crise va conduire à une montée du e-commerce, favoriser des circuits courts d'approvisionnement, autant s'assurer que cela se fasse dans des conditions de concurrence «équitables», et dans un cadre respectueux de la légalité.

Quelles sont les «nouvelles formes de dépendance» auxquelles les travailleurs font face? L'ubérisation n'était-elle pas une promesse d'émancipation et d'autonomie pour eux?

C'est tout le paradoxe en effet. Une promesse d'autonomie et d'émancipation, mais des algorithmes qui créent de fortes asymétries de pouvoir entre les travailleurs et les plateformes. Les algorithmes fixent les prix des prestations et leurs modalités. Cette subordination algorithmique (qui n'épargne pas les travailleurs qualifiés) va même plus loin. Les applications incitent les travailleurs à agir de telle ou telle

façon en leur adressant des notifications, leur proposant des courses, etc. Or, il n'existe actuellement pas de moyens de recours et d'action face à ces nouvelles formes d'autorité, même si l'on voit que la volonté de réguler les plateformes avance à l'échelle européenne, au travers du RGPD, du règlement Platform to Business, ou des réflexions dans le cadre du futur Digital Service act. Rien ne nous empêche d'avoir une réflexion sur le design éthique des algorithmes.

Le numérique porte bien en lui aussi la potentialité de modèles de gouvernances décentralisés, où l'émancipation prend tout son sens, comme dans le cas de plateformes de freelance par exemple sous la forme de collectifs numériques de freelance.

«Reprendre le contrôle»: n'est-ce pas un vœu pieux? La France a-t-elle suffisamment de poids pour développer un modèle plus vertueux? La requalification en contrats salariaux par le juge français de certains emplois «ubérisés» suffit-elle?

Les pouvoirs publics ont une responsabilité évidente, en matière notamment d'édiction de normes et de règles, tout ne relève pas de l'État, au contraire. Le livre s'attache à explorer les différents niveaux d'actions, et à souligner ce qui est possible pour chacun.

Les plateformes de service ont une activité très localisée. Les villes ont des capacités de négociation pour mettre en place de nouveaux équilibres avec les plateformes et soutenir les acteurs vertueux. À Londres ou à New York il existe de longue date des régimes d'autorisation préalable des centrales de réservation de taxis et de VTC, tenant compte de critères d'honorabilité, d'assurance, etc, afin d'obliger les opérateurs - donc aussi les plateformes - à se conformer à certaines exigences en matière de sécurité des usagers.

Ailleurs des plateformes coopératives (comme Ride Austin au Texas ou Coopcycle ou Olvo en France) ou semi-publiques se développent. Jean-Louis Missika, adjoint à la maire de Paris, suggérait en 2019 que la ville se dote d'un algorithme similaire à celui des plateformes et le coordonne à son offre de mobilité des transports en commun.

Les plateformes accepteront-elles davantage de rigidité? Ne serait-ce pas tout simplement la faillite de leur modèle?

Appliquer la même règle à tous les acteurs d'un même secteur n'implique pas plus de rigidité mais simplement plus de transparence.

Qui plus est les plateformes sont des entreprises extrêmement agiles et évolutives. La crise a une nouvelle fois leur formidable capacité à se transformer et s'adapter extrêmement rapidement aux territoires et aux situations, par exemple en nouant des partenariats avec des enseignes de la grande distribution.

L'objectif des propositions contenues dans le livre est d'inciter ces plateformes, à se positionner sur des segments plus créateurs de valeur, dont la variable d'ajustement ne soit pas le social mais le service! Certaines plateformes sont délibérément engagées dans une démarche de responsabilité sociale. La différenciation semble être la stratégie d'Uber, qui multiplie les services et noue des partenariats avec des constructeurs automobiles pour développer des voitures autonomes, etc.