

Uberisation

I : Définition et critique

Définition

Le terme uberisation et des concepts comme l'économie de plateforme décrivent la restructuration de certains secteurs de service sur base de plateformes numériques, particulièrement sous forme d'applications mobiles. Les secteurs phares de l'uberisation-tant du point de vue transformation que du point de vue contestation-sont le transport de biens et de personnes (avec l'entreprise éponyme UBER, Deliveroo, Amazon, WeDely ...) et l'hôtellerie (AirBnB, Booking.com ...). Mais le nom « économie de plateforme » inclut aussi les médias sociaux, alors que le verbe uberisation est parfois incorrectement mobilisé de manière générale pour décrire la part croissante de contrats dits « à-la-tâche » (« zéro heure ») dans une économie de plus en plus précarisant.

L'économie de plateforme se présente comme un système économique qui permet aux personnes privées de monétariser des ressources avant soustraites au marché, comme des chambres d'hôtes vides, des places vides dans les voitures personnelles (BlaBlaCar...), le petit bric-à-brac qui traîne dans les armoires (E-Bay, LeBonCoin ...), ou des heures creuses entre travail et loisir, etc. C'est pourquoi l'uberisation est souvent présentée comme permettant une activité économique supplémentaire au revenu ordinaire et induite par l'occasion d'un revenu additionnel extraordinaire plutôt qu'un besoin de revenu de subsistance (« gig economy »). Elle est aussi présentée comme une économie « directe » entre agent offrant et agent prenant, et même comme une économie de collaboration ou de partage (« sharing economy ») dans le sens où elle

permettrait de partager des ressources privées autrement perdues. Même si, généralement, les services et produits proposés ne sont nullement gratuits mais offerts contre une prestation financière, cette prestation est supposée être tellement plus basse par rapport aux prix d'un service institutionnalisé (par exemple un taxi), que cela reviendrait à un quasi-partage. Ainsi, un mythe fondateur du transport uberisé est celui d'une personne qui offre de partager sa voiture pour un trajet prévu de toute façon pour profiter alors d'un « partage » des dépenses de carburant entre les passagers.

Critique

La critique principale de l'uberisation est son rôle important dans la destruction des protections sociales et donc son fondement sur l'exploitation et la consolidation de la paupérisation des couches travaillantes, ainsi que son rôle dans l'expansion continue des marchés dans ce qui fut avant considéré faire partie de la vie privée. Ainsi, les contestations légales visant d'acteurs comme UBER cherchent à démontrer que ces plateformes ne sont nullement que des instruments digitaux de travail utilisé par des actifs occasionnels et prenant une petite partie des recettes en contrepartie, mais des entreprises qui donnent des directives claires à des travailleurs réguliers et fixes (concernant par exemple les modèles de voitures permis, les modes et services de paiements à utiliser ...), implémentant un système de discipline (basé entre autres sur les évaluations faites par les clients) avec un effet important sur les conditions et possibilités de travail futur. Ces contestations soulignent que les travailleurs uberisés présentés comme indépendants sont en règle générale non pas des individus privés profitant de moments creuses ou tâches ou trajets préexistants aux

demandes de clients, mais des actifs à temps plein dont, par exemple, UBER ne tolère pas simplement un désir individuel de sur-engagement mais requiert souvent un nombre de trajets ou évaluations minimums pour verser des primes ou créer une visibilité plus immédiate sur la plateforme / application (voir aussi l'exemple des livreurs de paquets faux-indépendants dont Ken Loach a fait un portrait poignant dans *Sorry, we missed you*). L'uberisation décrit donc une structure d'entreprise qui d'un côté profite de l'appauvrissement de la population (la plupart des chauffeurs UBER ou livreurs de paquets proviennent des classes précarisées et stigmatisées, comme par exemple des nouveaux immigrants ou des habitants des ghettos, qui ne réussissent pas à trouver un emploi dans l'économie dite traditionnelle), et qui de l'autre côté consolide cette paupérisation et intensifie la croissance du précarat travaillant (« working poor »). Cette structure permet à la plateforme/ entreprise d'exploiter un grand nombre de travailleurs sans être liés par des contrats et les protections et contributions sociales et contraintes syndicales et légales que ceux-ci impliquent. Outre les coûts sociaux, une grande partie des coûts du capital organique est déplacée sur les travailleurs : UBER ne possède, ni ne maintient aucune voiture ; AirBnB ne possède, ni ne maintient, aucun logement. Par contre, à travers les plateformes et applications mobiles, ces entreprises récoltent une multitude d'informations (« Big Data ») qui leur permet de développer leurs plateformes et des produits secondaires (vendre les informations toutes crues ; créer des algorithmes de navigation ...).

Pour les travailleurs « faux indépendants » les conséquences de cette constellation sont :

– une insécurité de place de travail permanente-la relation de

travail pouvant être terminée à tout instant-combiné avec un sous-emploi constant (1)

- une surexploitation au travail avec des semaines dépassant souvent largement les 40 heures (pour les travailleurs avec le meilleur rating)
- la non-existence de jours fériés (au risque, précisément, de perdre la visibilité sur ou même l'accès aux plateformes ou commandes uberisées)
- un manque de protection sociale en cas de maladie ou d'accident
- l'absence de loi protégeant contre les discriminations (genre, race, handicap...)
- une potentielle circonvention des lois sur le salaire minimum national par des plateformes internationales et des relations de production pas clairement classifiées comme « travail » du point de vue légal
- une réduction permanente de la part de la plus-value revenant au travailleur, suite à la concurrence entre travailleurs uberisés (des taux toujours plus réduits, des services supplémentaires gratuits, comme les journaux gratuits dans les voitures UBER, toujours plus inévitables pour garder les bonnes évaluations des clients nécessaires ...)
- un nouveau surendettement nécessaire pour entrer dans un service uberisé (une nouvelle voiture qui convient aux standards minimum de UBER ; le smartphone le plus actuel pour accéder au mieux aux plateformes ...)
- un transfert du risque financier lié à l'acquisition et au maintien des outils de travail sur le travailleur
- un embrouillage de plus en plus aiguë entre vie et environnement privé et professionnelle et, par suite, une surveillance et érosion générale de plus en plus forte du privé, voir même une intrusion disciplinaire sur la vie privée(2) avec des conséquences pour la santé mentale et physique et les droits civiques du travailleur
- un manque de protection syndicale sectorielle ou même de toute possibilité de syndicalisation tout court

Du point de vue social, l'uberisation ne participe donc pas seulement à une précarisation croissante des travailleurs (réduction de revenu, augmentation des dépenses et des dettes ainsi que des risques y afférentes, perte de protection sociale et légale ...), mais aussi à une atomisation rapide, une surveillance de plus en plus fine et un contrôle disciplinaire de plus en plus total de la population. Elle contribue à l'éviscération du financement du système social et renforce l'évasion fiscale (puisque les plateformes ont généralement leur siège à l'étranger, souvent dans des paradis fiscaux, et parce qu'ils évitent certaines taxes ou taux de taxes par la fausse classification de leur produits ou services) et bouleverse les acteurs des secteurs qu'elle attaque, même si ceux-ci ne cherchent pas à participer dans l'uberisation ou même s'y opposent activement.

(1) "...die überwältigende Mehrheit von 90 Prozent der auf Online-Arbeitsmärkten Beschäftigten nachfragebedingt unterbeschäftigt ist." « Arbeiten 4.0. Chancen und Herausforderungen für Luxemburg », p.69. <https://mteess.gouvernement.lu/de/publications/brochure-livre/minist-travail-emploi/br-sisl.html>

(2) Nick Srnicek observe qu'en Chine, UBER surveille si ses conducteurs participent dans des contestations politiques (Platform Capitalism, p.101).

GT Syndicats, Travail, Social

25/03/2020