

Fabriquer des plateformes et tuer des femmes et des hommes

«Faudra-t-il continuer à avoir en tête des êtres humains brûlés et ébouillantés lorsque, assis sur la plate-forme arrière d'un wagon de surveillance, nous regarderons les rails d'acier défiler derrière nous?» William Hard, «Fabriquer de l'acier et tuer des hommes».

Le 05 Octobre 2023 Par Vitor Filgueiras et Veena Dubal <https://jacobin.com/2023/10/gig-work-safety-exploitation-platforms-machines-means-of-production>

Veena Dubal est professeur de droit et (par courtoisie) d'anthropologie à l'université de Californie, à Irvine, où elle étudie la technologie, le travail et le travail précaire.

Vitor Filgueiras est professeur d'économie à l'université fédérale de Bahia. Actuellement, il est également gestionnaire de programmes à la FUNDACENTRO, la fondation pour la santé et la sécurité du ministère brésilien du travail.



Coursier de chez Uber Eats, livraison de plats à emporter le 15 août 2023 à Londres, Royaume-Uni. (Mike Kemp / In Pictures via Getty Images)

Les «plateformes» numériques sont juste le nouveau moyen dont disposent les multinationales pour exploiter les travailleurs. Des entreprises comme Uber et iFood affirment qu'elles sont des «plateformes» plutôt que des employeurs et qu'elles ne devraient pas être assujetties au droit du travail. C'est absurde: les plateformes ne sont que des outils numériques. Et comme beaucoup d'autres outils dont se servent les entreprises sur les lieux de travail, elles portent préjudice aux travailleurs.

Le président Joe Biden et le président brésilien Lula da Silva ont récemment signé un «Partenariat US-Brésil pour les droits des travailleurs» (<https://blog.dol.gov/2023/09/29/what-us-brazil-collaboration-means-for-workers>), qui a fait la une de l'actualité au Brésil, mais qui a été à peine remarqué aux États-Unis. Cet accord aux allures anodines a pour but de renforcer les normes mondiales en ce qui concerne la transition vers les énergies renouvelables, le recours aux technologies et la transparence des chaînes d'approvisionnement.

Mais pour atteindre ces objectifs, il faudra repenser fondamentalement la place des plateformes numériques dans la conception future du travail et accorder une attention particulière à la santé et au bien-être des travailleurs lors de la mise en place de nouvelles technologies et face aux risques professionnels. Tant au Brésil qu'aux États-Unis - deux des plus grands marchés mondiaux pour les entreprises de livraison et de covoiturage - les employeurs mènent une campagne vigoureuse pour faire adopter des lois qui mettent en péril les finalités du partenariat ainsi que la santé et la sécurité de

dizaines de millions de travailleurs actuels et futurs.



Le président Joe Biden et le président Luiz Inácio Lula da Silva à l'Assemblée générale des Nations unies, le 21 septembre 2023 (Photo de la Maison Blanche)

Au Brésil, où Lula a fait campagne pour mettre fin au «faux travail indépendant» sur lequel s'appuient les employeurs des services de livraison et de covoiturage, différents projets de loi visant à légitimer des conditions moins-disantes pour les «travailleurs à la demande» (gig workers) ont [récemment circulé](https://lpeproject.org/blog/the-latest-us-export-to-brazil-legalized-labor-exploitation/) (<https://lpeproject.org/blog/the-latest-us-export-to-brazil-legalized-labor-exploitation/>), elles priveraient tous ces travailleurs de droits du travail durement acquis qui protègent tous les autres travailleurs.

De même, aux États-Unis, Uber, Lyft, DoorDash, Instacart et Grubhub, entre autres, ont affirmé haut et fort qu'ils n'étaient pas des employeurs mais des «plateformes». Et afin de mettre cela en lumière, ils ont appuyé financièrement des lois dans plusieurs États, notamment dans les états de Californie (https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3855094), du Massachusetts (<https://newenglandbizlawupdate.com/2023/09/26/gig-worker-measures-may-be-headed-for-massachusetts-ballot/>), et de New York (<https://www.nytw.org/nofakeunion>) afin de démanteler les protections fondamentales du travail.

Rien que dans le Massachusetts, où Uber et Lyft [sont poursuivis en justice](#) par le procureur général pour classification abusive de leur main-d'œuvre, les entreprises ont récemment déposé un nombre sans précédent de [neuf initiatives de mesures électorales](#) différentes visant à abaisser les normes du travail et à permettre une gestion informatique sans entrave des travailleurs.

Les dix dernières années de violence infligée aux travailleurs par l'intermédiaire de ces plateformes sont riches d'enseignements au regard du partenariat américano-brésilien sur le travail. Elles montrent qu'il est urgent de rejeter les discours fallacieux des entreprises et d'adopter (et d'étendre) les protections en matière de santé et de sécurité sur les lieux de travail, et ce, à l'échelon mondial.

Les plateformes sont des machines, pas des entreprises

Le mythe des plateformes, qui gagne du terrain dans le monde entier, veut que ces entreprises ne soient que des intermédiaires technologiques qui mettent en relation des fournisseurs (travailleurs indépendants ou entrepreneurs) avec des clients. Selon ce narratif, les «plateformes» - par exemple Uber, Rappi, DoorDash, iFood - ont redessiné la relation entre les acteurs, créant un nouveau secteur économique et de nouvelles relations de travail.



Protégez nos emplois à temps plein (Source New York Taxi Workers Alliance)

Mais comme en ont conclu de récentes décisions judiciaires au Brésil et aux États-Unis (ainsi qu'au Royaume-Uni, en Suisse, en France (<https://www.reuters.com/business/autos-transportation/french-court-orders-uber-pay-some-18-mln-drivers-company-appeal-2023-01-20/>), aux Pays-Bas, en Uruguay, en Nouvelle-Zélande et dans de nombreux autres pays), rien ne saurait être plus éloigné de la vérité.

Plutôt que de redessiner les relations économiques, ces entreprises ne font que confirmer en fait les inégalités de pouvoir qui existent entre les employeurs et les employés, en reportant les risques sur les travailleurs précaires. Mais surtout, les plateformes ne sont pas des entreprises et ces sociétés ne créent pas un nouveau secteur économique (que nous l'appelions économie "de petits boulots", "de partage" ou "de plateforme").

La plateforme - comme l'égreneuse à coton ou la courroie transporteuse - doit être comprise comme un moyen de production qui, lorsqu'il est employé par une société, est un outil du capital: une machine (numérique) ou un dispositif technologique utilisé par les entreprises pour diriger les affaires et la main-d'œuvre.

En effet, les plateformes sont utilisées pour gérer les travailleurs qui, à leur tour, utilisent d'autres moyens de production (voitures, vélos, etc.) pour augmenter la productivité du travail et réduire les coûts de l'entreprise, en répercutant ces coûts sur les travailleurs individuels et en précarisant des secteurs entiers de ce qui était autrefois des emplois sûrs (https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2921486) voire syndiqués.

À l'instar des machines d'usine qui rendent le travail routinier, mais avec une sophistication technique bien plus grande, les plateformes sont utiles aux entreprises parce qu'elles peuvent être programmées pour traiter des données hautement personnalisées et, en conséquence, embaucher, contrôler, payer, menacer, promettre, inciter, punir et licencier.

C'est précisément parce que entreprises et plateformes sont souvent amalgamées ou considérées comme interchangeables que les énormes risques liés au travail géré par les plateformes sont souvent méconnus ou non compris. Les conséquences s'en sont révélées mortelles.

En ne régulant pas les plateformes comme étant des machines et en les prenant pour des entreprises, on a laissé la gestion du travail au bon vouloir arbitraire des entreprises, leur permettant de concevoir et d'exploiter des plateformes d'une manière qui accroît les risques pour le corps et l'esprit de millions de travailleurs dans le monde entier.

Quel avantage pour une plate-forme

Yuri, un coursier à moto de 24 ans de Salvador, au Brésil, a travaillé tout au long de la pandémie, risquant sa propre santé et celle de sa famille pour apporter de la nourriture aux personnes confinées. Bien qu'il ait été considéré comme «un héros» par ceux qui ont momentanément reconnu l'importance de ses sacrifices en tant que «travailleur essentiel»,

cela n'a pas empêché son patron - iFood - de lui dénier toute aide quand en 2021 il a été blessé (<https://g1.globo.com/ba/bahia/noticia/2022/04/13/justica-determina-que-baiano-baleado-enquanto-trabalhava-receba-salario-do-ifood-ate-conseguir-auxilio-acidente.ghtml>). Touché par une balle perdue alors qu'il effectuait une livraison, Yuri a été gravement blessé au bras et a perdu son gagne-pain.



Livreur Ifood (Photo: Disclosure)

À peine quelques mois plus tard, Mandy, immigrée chinoise et chauffeuse Uber de longue date à Los Angeles, a été heurtée par une voiture venant en sens inverse alors qu'elle conduisait des étudiants universitaires à un dîner. Elle a été gravement blessée - physiquement et psychologiquement - et ne peut pas travailler depuis. Uber décline toute responsabilité (<https://www.drivers-united.org/rubber-meets-the-road-mandy-bai>) et refuse de l'aider à couvrir ses pertes de salaire et ses frais médicaux.

Les expériences tragiques de Yuri et Mandy en tant que travailleurs employés par une application sont loin d'être uniques. Au Brésil, une enquête récente financée par une start-up a découvert que (<https://amobitec.org/wp-content/uploads/2023/05/AmobitecFinal08mai23-1.pdf>) 25% des coursiers employés par l'application avaient eu un accident, 18% avaient été victimes de racisme ou de violence sexiste et 8% avaient, pendant leur journée de travail, été victimes de vols au cours des trois mois précédents. En ce qui concerne les conductrices et conducteurs, 15% avaient eu un accident, 14% avaient été victimes de racisme ou de violence sexiste et 9% avaient été victimes de vols au cours de la même période.

Les conclusions d'un autre rapport publié le mois dernier par FUNDACENTRO, (<https://www.gov.br/fundacentro/pt-br/comunicacao/noticias/noticias/2023/agosto/fundacentro-e-ufba-celebram-acordo-para-mapear-adoecimento-ocupacional/relatorio-caminhos-do-trabalho-2023-entregadores-e-motoristas-final.pdf>) un programme concernant la santé et la sécurité des travailleurs géré par le ministère brésilien du travail, font état de conditions de travail encore plus dangereuses: 58,9% des chauffeurs et coursiers interrogés ont été victimes d'un accident de la circulation, d'une maladie, d'un vol, d'une agression (y compris sexuelle et raciale) ou d'une fusillade alors qu'ils travaillaient via des plates-formes.

Aux États-Unis, où l'on trouve plus d'applications de livraison que dans n'importe quel autre pays du monde, de nouvelles recherches pointent vers le même constat (<https://fair.work/en/fw/publications/fairwork-us-ratings-2023-a-crisis-of-safety-and-fair-work-in-a-racialised-platform-economy/>): les chauffeurs et les coursiers travaillant via des plateformes sont souvent victimes d'accidents du travail et sont confrontés de manière disproportionnée à la violence au travail - y compris les violences sexuelles et raciales. Une étude américaine (<https://prismreports.org/2022/04/12/bipoc-gig-workers-are-more-likely-to-be-killed-on-the-job-new-report-says/>) a révélé que sur les dizaines de chauffeurs et de coursiers assassinés au travail, 63 % étaient des travailleurs de couleur. Les femmes ont signalé un nombre anormalement élevé de situations dangereuses sur leur lieu de travail.



**PLEASE PAY ME
Uber!**

I really need my money, and you
promised I would be covered
when "engaged" with a passenger.
AND IT WASN'T MY FAULT

UBER s'il te plaît paie moi! J'ai vraiment besoin de mon argent, et tu as promis que je serai couverte lorsque j'avais un passager, et je n'étais pas responsable

Machines à réguler, plates-formes de régulation

Jusqu'à présent, le débat sur la manière de réglementer le travail géré par les plateformes a été abordé sous l'angle de l'«ancien travail» par rapport au «nouveau travail». Toutefois, les futurs modes de travail ont beaucoup à apprendre des efforts déployés par le passé pour réglementer les "machines physiques".

Au cours de la révolution industrielle, l'introduction de machines - et de quotas pour les travailleurs utilisant ces machines - a entraîné des taux élevés d'accidents et de décès. Dans l'industrie du fer et de l'acier, par exemple, le taux global d'accidents mortels aux États-Unis au début du siècle était de 220 décès de travailleurs pour cent mille travailleurs temps plein.

Les travailleurs s'asphyxiaient avec des gaz nocifs, étaient électrocutés par des fils à haute tension et pulvérisés lors d'explosions, ou encore perdaient des membres à cause de machines dangereuses.



Aziz Bah, chauffeur Uber et Lyft, défile avec une pancarte alors qu'il se joint à d'autres chauffeurs et livreurs de l'application pour manifester devant l'ancien siège d'Uber Technologies, le 29 mars 2022 à New York (Getty Images)

Les mouvements de protestation largement répandus parmi les travailleurs et l'organisation collective en matière de santé et de sécurité ont conduit à la mise en œuvre de lois sur l'emploi qui incitent à créer des environnements de travail plus sûrs. La conviction juridique que les entreprises avaient la responsabilité de construire des lieux de travail sûrs a remplacé l'hypothèse selon laquelle il incombait aux travailleurs individuels de se débrouiller seuls.

Un siècle plus tard, cette approche a permis de réduire le taux d'accidents du travail de près de 90% (<https://rootsofprogress.org/history-of-factory-safety>). Aujourd'hui, le mythe selon lequel les plateformes sont des entreprises - et non des machines de gestion de la main-d'œuvre - a conduit à un dangereux recul idéologique. Les travailleurs gérés par les plateformes sont pour la plupart classés à tort comme des auto-entrepreneurs.

Cela permet aux entreprises de reporter la responsabilité du bien-être et de la sécurité des travailleurs sur les travailleurs individuels, qui sont gérés par des dispositifs numériques qui sont systématiquement conçus et exploités pour renforcer les tensions entre survie économique et sécurité physique.

Il est inutile d'attendre des décennies pour réfléchir à la manière dont les machines numériques devraient être sécurisées ou pour déplorer le fait qu'elles auraient dû l'être plus tôt. Bien que les contours exacts du nouveau partenariat américano-brésilien sur le travail ne soient pas encore clairs, il constitue un outil central par lequel les dirigeants et les législateurs mondiaux peuvent agir rapidement pour sauver des vies et préserver les moyens de subsistance des populations.

Une fois que nous reconnaissons que les entreprises ne sont pas des plateformes, il devient clair (1) que ces sociétés doivent être traitées comme des employeurs, quels que soient les moyens de production qu'elles utilisent; et (2) que les plateformes elles-mêmes doivent être réglementées, comme toute autre machine ou moyen de production, afin d'être plus sûres pour ceux qui interagissent avec elles.

Si Ford doit sécuriser les machines de sa chaîne de montage, si DuPont doit prévenir les accidents sur ses pipelines, pourquoi Uber ne serait-elle pas obligée de sécuriser sa plateforme pour tous les travailleurs qui interagissent avec elle?

La question concernant les plates-formes n'est pas seulement de savoir comment les travailleurs devraient être légalement classés, ce qui a été l'objectif principal des entreprises, mais aussi quelles règles devraient régir la conception et le fonctionnement des plates-formes afin de protéger l'esprit et le corps des travailleurs.

Si des millions de personnes travaillant via des plates-formes sont harcelées, tuées, mutilées et blessées psychologiquement en travaillant avec ces machines, leurs propriétaires doivent être contraints de les rendre plus sûres.



Les livreurs ont travaillé en pleine inondation pour moins de 12 dollars de l'heure dans certains cas, alors que les restes de l'ouragan Ida frappaient la région mercredi soir (Images obtenues auprès de la ville de New York)

Pour ce faire, il n'est pas nécessaire de recourir à des méthodes compliquées ou novatrices: de nouvelles lois sur la santé et la sécurité au travail doivent être élaborées. Les lois nouvelles et anciennes doivent être appliquées, afin de garantir que les plateformes sont programmées pour limiter les déplacements professionnels, mettre fin à la gamification (<https://jacobin.com/2023/06/gamification-exploitation-play-work>) algorithmique et à la gambification (<https://lpeproject.org/blog/the-house-always-wins-the-algorithmic-gambification-of-work/>)

[La gamification, ou ludification exploite la prédisposition au jeu, et en utilise les mécanismes dans d'autres domaines, sites web, situations d'apprentissage et de travail ou réseaux sociaux. La gambification est utilisée pour décrire des pratiques de monétisation spécifiques, ou comme moyen de motiver les comportements des consommateurs, NdT]

Mais aussi pour protéger les travailleurs des risques environnementaux, réduire l'insécurité de l'emploi et la capacité des employeurs à embaucher et à licencier des travailleurs au gré de leurs humeurs, etc. Pour atteindre ces objectifs, le fonctionnement des plateformes doit également garantir des salaires décent et des congés payés, une information ouverte sur la programmation des plateformes et des critères de programmation qui soient durables et démocratiques.

En l'absence de telles lois et de leur application, les plateformes créent des conditions qui engendrent souffrance et mort. Elles imposent une intensification du rythme de travail (https://link.springer.com/referenceworkentry/10.1007/978-3-030-94023-2_6-1), poussent les travailleurs à travailler de longues heures sans s'accorder de repos (https://repository.uclawsf.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2819&context=faculty_scholarship), encouragent le travail par mauvais temps (<https://www.thecity.nyc/2021/9/2/22655142/nyc-food-delivery-workers-deliveristas-cheap-tips-ida-storm>) et dans des endroits dangereux, et obligent les travailleurs à affronter toutes sortes d'autres risques.

Alors que les législateurs dans le monde entier débattent de l'avenir du «travail via les plateformes», nous leur demandons de le faire en gardant ces leçons à l'esprit. Les machines brisent les corps depuis le tout début de la première révolution industrielle. L'arrivée et la multiplication de nouvelles technologies dans la gestion du travail ne changent pas les leçons fondamentales de cette histoire.