



Une scène devenue banale, ces dernières années, dans les rues d'une grande ville comme Bruxelles. © Roger Job

Fonds pour
le journalisme

Enquête réalisée avec
le soutien du Fonds
pour le journalisme

ENQUÊTE

Manger sur le dos des précaires

Vous est-il déjà arrivé de vous faire livrer à manger parce que vous aviez la « flemme » de cuisiner ou de faire vos courses ? Il y a quelques années a fleuri l'expression « business de la flemme » pour pointer le comportement paresseux des nouvelles et nouveaux consommateuses. Mais que raconte vraiment le recours aux livraisons à domicile ?

Uber Eats et Deliveroo, les deux plateformes numériques les plus actives en Belgique, se présentent comme modernes et au service des gens. Leur modèle économique se base pourtant sur l'exploitation d'une horde de travailleurs aux abois, et un management algorithmique terrifiant qui imprime des séquelles durables sur des corps usés et des cerveaux cramés.

L'extrême vulnérabilité des livreurs, coincés dans une sorte de sous-statut, entre fausse indépendance et salariat déguisé, a heureusement déjà fait couler beaucoup d'encre. Mais si la loi est officiellement de leur côté, leurs conditions matérielles s'aggravent au fil des ans.

Les plateformes imposent à leurs larbins des conditions de travail dignes du XIX^e siècle. Convoquer Marx est alors utile pour appeler un chat, un chat : les inégalités socio-économiques continuent de justifier la domination sur une classe laborieuse.

Bienvenue dans cette nouvelle enquête de *Tchak*, soutenue par le Fonds pour le journalisme en Fédération Wallonie-Bruxelles.

NATYR – LE SOIN QUI A DU SENS ET SI PRENDRE SOIN DE SOI, C'ÉTAIT AUSSI PRENDRE SOIN DU MONDE ?

Avec Natyr, découvrez une gamme de soins naturels et équitables, issus d'un savoir-faire artisanal, d'un engagement pour la planète et les personnes qui la peuplent. Huiles végétales, beurres corporels, crèmes hydratantes ou encore savons parfumés : chaque produit est une invitation au bien-être, tout en soutenant des communautés à travers le monde.

LE COMMERCE ÉQUITABLE : L'INGRÉDIENT PRINCIPAL

Les ingrédients sont cultivés et transformés dans le respect des droits humains et de l'environnement. Derrière chaque flacon, il y a une histoire, un visage, une communauté.

NATURELLEMENT EFFICACE

Formulés à base d'ingrédients bio et naturels, les soins Natyr allient douceur, efficacité et respect de votre peau.

UN GESTE BEAUTÉ ENGAGÉ

Choisir Natyr, c'est faire le choix d'une beauté responsable, qui valorise l'artisanat, la transparence et la solidarité.

GAMME DISPONIBLE DANS TOUS LES MAGASINS DU MONDE-OXFAM

Durant tout le mois de juin, bénéficiez d'une remise de 20% sur tous les produits de la gamme Natyr. Une belle occasion de prendre soin de sa peau de manière éthique et naturelle !




OXFAM
Magasins du monde

POUR EN
SAVOIR PLUS 

RENDEZ-VOUS
DANS LES MAGASINS
DU MONDE-OXFAM !



En préambule

Les acteurs d'une nouvelle dystopie

Sang-Sang Wu | Journaliste

Comment le capitalisme de plateforme essaie de se débarrasser de la démocratie ? C'était l'une des questions posées par le sociologue Stéphane Le Lay à l'entame d'une journée d'études à Paris sur le travail platformisé, qui a eu lieu en novembre dernier. Cette interrogation s'est ponctuellement rappelée à mon souvenir au cours de cette enquête sur les livreurs de repas.

Les plateformes numériques sont des acteurs économiques, de plus en plus lourds, se mettant au service d'une idéologie qui impose le chacun pour soi et la guerre contre le reste du monde, où chaque individu est poussé à devenir sa propre entreprise. Cette conception prend racine dans la vulnérabilité et la détresse de celles et ceux qui se retrouvent coincés dans un cul-de-sac.

Je me souviens de l'image qui s'est imposée à mon esprit quand le coordinateur de la Maison des livreurs de Bordeaux, Jonathan L'Utile Chevallier, a déclaré : « On peut toutes et tous imaginer la violence que c'est – pour des personnes qui travaillent parfois sept jours sur sept, à raison de 10, 12, 14 heures par jour – de rentrer le soir dans son squat sans eau ni électricité, après avoir vu de belles maisons et livré des plateaux de sushis à cent balles. »

Atteignant un stade inédit du capitalisme, à la fois efficace et réactionnaire, la platformisation transforme tout ce qu'elle touche. Ses

logiques d'organisation néolibérale du travail ont d'ores et déjà contaminé d'autres secteurs comme la grande distribution alimentaire ou les services postaux. La déshumanisation est en marche, tout comme la destruction méthodique des droits sociaux. « Aujourd'hui, on peut se demander si les plateformes ne proposent pas une dystopie organisationnelle », a encore lancé Jonathan L'Utile Chevallier.

Comme l'a aussi rappelé le sociologue et clinicien du travail Fabien Lemozy ce jour-là, les organisations du travail sont des objets politiques. « Alors qu'on disait que le management algorithmique et l'introduction de technologies neutres allaient mettre fin aux inégalités, c'est tout le contraire qu'il se passe. Ce système se nourrit des inégalités pour les renforcer. »

Le piège de l'élargissement de cet imaginaire néolibéral, c'est qu'il s'installe à pas de loup, progressivement, sournoisement, par habitude. C'est ainsi que de nouvelles normes finissent par s'imposer et nous sembler naturelles. Avec cette enquête, l'idée n'est pas de pointer le rôle des consommateur-ices. La critique porte sur un système de production que la plupart d'entre nous subissons. En parlant d'« économie de la flemme », on invisibilise les dégâts causés par ces organisations de travail. Mais cela ne s'arrête pas là : en opposant livreurs et utilisateur-ices, cette rhétorique empêche la remise en question de l'ubérisation de nos vies.

Et c'est encore un passage de Stéphane Le Lay qui a tourné en boucle dans mon logiciel humain ces derniers mois : « Ils rêvent d'une planète platformisée où la démocratie serait inutile pour organiser les rapports sociaux. Ils veulent limiter au maximum la participation de tous et toutes à la délibération collective, celle qui cherche à organiser la vie commune de la manière la plus égalitaire possible, et à lutter contre l'accaparement des chances de puissance économique, sociale et politique par une minorité dominante. »



CHAPITRE 1

Le mythe de la flemme

Est-il de plus en plus admis de ne pas faire soi-même à manger ou ses courses, et de payer pour que quelqu'un s'en charge à notre place? Beaucoup parlent d'«économie de la flemme», pour désigner ce phénomène sociétal. Ils occultent ainsi la manière dont la société est organisée de façon à normaliser certains comportements. Qu'est-ce qui a rendu notre flemme possible?

Sang-Sang Wu et Yves Raisiere | Journalistes

Dans les grandes villes,
les formes de solidarité gratuite,
comme faire les courses
de sa voisine âgée, existent très peu.
© Roger Job

Loin de subir le comportement flemmard des client-es, ils surfent sur un argument marketing efficace. Dans une interview de mars dernier, le PDG de Casino, autre géant de la grande distribution alimentaire, Philippe Palazzi, dit « croire fermement au business de la flemme »³.

Quant aux plateformes de livraison, dont les plus connues sont Deliveroo et Uber Eats, leur existence même repose sur le postulat que les gens ont la flemme, et que c'est très bien comme ça. Elles se sont engouffrées dans ce créneau et ont développé un discours déculpabilisant via leurs campagnes de communication. « *Embrace the art of doing less* » (« Adoptez l'art de faire moins »), suggère ainsi Uber Eats.

« *Business de la flemme* ». Simple et efficace, cette formule désigne cette nouvelle économie liée à la prétendue fainéantise des citoyens et leur tendance à déléguer les tâches de la vie quotidienne, comme faire ses courses ou se préparer à manger. Popularisée par Dominique Schelcher, PDG de Coopérative U (ex-Système U), acteur français de la grande distribution, cette expression est reprise dans l'espace social avec une insoutenable légèreté.

« *Des enfants gâtés, qui n'envisagent plus de descendre à l'épicerie ou de marcher cinq minutes pour aller manger un morceau. Ils ont inventé une nouvelle sédentarité.* »¹

« *Paresse, impatience, manque de temps, agacement rapide, etc., les nouveaux défauts du consommateur moderne ne sont pas simples à contrecarrer pour les entreprises.* »²

Dans les médias, les consommateur-ices en prennent généralement pour leur grade, alors que cette pseudo-oisiveté est précisément une aubaine pour les profiteurs de flemme.

Le directeur général de la startup de livraison rapide Getir, Turancan Salur, a même osé un « *Nous démocratisons le droit à la paresse* »⁴. Le Droit à la paresse, c'est le nom d'un manifeste anticapitaliste sur le travail de Paul Lafargue, homme politique et essayiste du XIX^e siècle. Le pauvre, il se retournerait dans sa tombe s'il savait comment ce concept est aujourd'hui parfois réutilisé.

« *Dans l'économie de plateformes, la paresse n'est non pas un droit à conquérir pour les travailleurs-es, qui seraient ainsi libéré-es du travail contraint et subordonné, mais un confort offert aux consommateur-ices. Loin de cette critique, dans laquelle Paul Lafargue incitait les travailleurs-es à refuser l'aliénation du travail dans une logique productiviste, les plateformes numériques défendent au contraire le droit à la consommation, au nom de la paresse* »⁵, comme l'écrit très justement Nicole Teke, doctorante en sociologie, spécialisée dans le travail domestique sur les plateformes numériques à l'IDHE.S-Nanterre. [...]

Ces acteurs économiques vont même jusqu'à encourager, légitimer, normaliser la livraison de nourriture à domicile au service de la productivité. « *La livraison de repas au travail est un moyen astucieux d'augmenter la productivité de vos collaborateurs en leur offrant une façon simple et efficace de bien manger le midi* », peut-on lire dans un publi-reportage⁶.

Pleins feux sur les usager·ères

Si les travaux scientifiques sur le profil et le comportement des utilisateur·ices des plateformes de livraison sont encore rares, il en existe tout de même. Kathleen Cauwelier et son équipe (VUB) ont étudié l'évolution des pratiques de consommation, notamment depuis la banalisation de la livraison à domicile (secteur alimentaire et non alimentaire). « *Nous avons constaté une habitude des consommateurs à la flexibilité, à la gratuité, à la rapidité et à la diversification de l'offre, confirme-t-elle. Cette tendance est renforcée par les entreprises qui facilitent ces services, créant ainsi une attente de commodité et de confort chez les consommateurs.* »

Pour résumer : d'un côté, on fustige ce comportement de flemmardise et on culpabilise les personnes qui y ont recours. De l'autre, par la publicité, on incite les gens à avoir la flemme. Dans tous les cas, cela revient à mettre le curseur sur les usager·ères des plateformes, qui se trouvent prises dans des injonctions contradictoires.

Cette double diversion masque les raisons structurelles qui expliquent pourquoi certaines cèdent à la livraison. « *Parler de flemme, c'est porter un jugement de valeur sur les agissements individuels*, estime Alizée Delpierre, sociologue française qui a beaucoup étudié les domesticités. *Tout le monde va trouver de bonnes raisons de déléguer ses tâches domestiques : de celui qui s'est cassé un bras à la mère de famille qui travaille ou même au grand patron à l'agenda hyper chargé. Mais c'est quoi,*

avoir la flemme ? Qui en a le droit et quelles sont les bonnes raisons d'y céder ? »

Ces raisons sont évidemment multifactorielles. Parmi elles, il y a l'intensification du travail dont l'ampleur est bien documentée par la recherche. Dans une tribune au Monde⁷, l'ergonome Corinne Gaudart et le statisticien Serge Volkoff parlent d'un « *modèle de la hâte* » qui « *marque l'évolution du travail dans les pays industrialisés depuis une trentaine d'années, avec ses traits bien décrits par les enquêtes statistiques et les chercheurs de plusieurs disciplines : raccourcissement des délais, cumul de contraintes de temps plus ou moins (in)compatibles entre elles, tâches imprévues, horaires plus dispersés, accélération des changements et des mobilités. [...] L'intensification du travail, longtemps niée, est à présent posée comme inéluctable* ».

La course sans fin à l'efficacité et à la productivité, dans le monde du travail, semble être devenue la norme. Désormais, il est admis de travailler le week-end, le soir, les jours fériés, d'encourager les travailleur·euses à faire des heures supplémentaires « volontaires ». Deux ans après l'introduction du « droit à la déconnexion », la charge de travail dans sept entreprises sur dix a encore augmenté par rapport à 2024, rapporte Acerta, groupe de services de ressources humaines⁸.

« **Le parent qui n'a rien dans le frigo et qui doit nourrir son enfant, ou le jeune étudiant qui est pressuré et à qui on fait croire qu'il perd du temps en se faisant à manger, qu'est-il censé faire ?** »



© Roger Job

Par ailleurs, le travail s'est globalement précarisé. S'il est logiquement considéré comme le meilleur rempart contre la précarisation, il y avait, en 2024, 165.000 travailleurs en situation de pauvreté en Belgique.⁹

« *Le statut des travailleurs se précarise, notamment à cause du recours à l'intérim, aux flexi-jobs... Après la crise de la Covid-19, toute une série d'entreprises a dit : "Comme on ne sait pas si d'autres crises vont arriver, on ne va plus prendre le risque de donner des contrats aux personnes ; on s'est rendu compte qu'on pouvait travailler avec des flexi-jobs à la journée". Le tout étalé de manière totalement décomplexée dans les journaux. Oui, l'emploi se précarise, car on permet des statuts totalement "précarisants"* »¹⁰, souligne Céline Nieuwenhuys, secrétaire générale de la Fédération des services sociaux.

Pour rappel, le nombre de flexi-jobs explose chaque année, depuis la mise en place de ce système initialement conçu pour le secteur de l'Horeca, en 2015. Au troisième trimestre 2024, il y avait en Belgique 181.000 flexi-jobs, tous secteurs confondus. Un an avant, c'était 152.000. Et lors de la première mesure, début 2016, on était à peine à 10.500¹¹.

Des vies à 100 à l'heure

Toujours plus de boulot et de flexibilité exigée de travailleurs moins bien payés, cela signifie moins de temps pour les autres aspects de l'existence. L'obsession et l'omniprésence du travail rend l'articulation entre vie professionnelle et vie personnelle de plus en plus difficile. Ces mutations du monde du travail sont bien connues des entreprises qui ont su saisir la balle au bond et s'en inspirer pour leurs campagnes publicitaires. Voyez plutôt :

« Alors que nos rythmes de vie s'accroissent, il est essentiel de trouver des moyens efficaces pour optimiser notre temps. Avec un service de livraison de repas à domicile ou de courses en ligne, fini le temps perdu dans les rayons des supermarchés et les queues interminables à la caisse. Tout devient simple et rapide : en quelques clics seulement, vous pouvez commander vos plats préférés ou faire vos courses en ligne depuis chez vous. »

« Deliveroo est la plateforme de livraison de repas idéale pour savourer vos plats préférés chez vous sans vous déplacer. Que vous ayez envie de déguster la cuisine italienne, asiatique ou sud-américaine, Deliveroo dispose d'un réseau de plus de 160.000 restaurants et commerces partenaires dans le monde, ce qui lui permet de satisfaire toutes les envies. Par ailleurs, la plateforme met à votre disposition une interface conviviale pour choisir et commander vos plats préférés en quelques clics. Autre grand avantage de Deliveroo, vous pouvez recevoir votre commande en moins de 30 minutes, que ce soit à domicile ou au bureau. En plus de ses prix compétitifs, Deliveroo propose régulièrement des promotions intéressantes. »¹²

En promettant des prix attractifs, de la rapidité, du choix et du confort, les plateformes vont jusqu'à se présenter comme des bouées de sauvetage dans nos vies à 100 à l'heure. « Admettons que vous viviez dans un endroit un peu reculé, où le supermarché et les restos ferment à 19 h. Si vous savez que Deliveroo livre dans votre zone d'habitation... Comment vous jeter la pierre ? Le parent qui n'a rien dans le frigo et qui doit nourrir son enfant, ou le jeune étudiant qui est pressuré par les études, à qui on fait croire qu'il perd du temps en se faisant à manger, qu'est-il censé faire ? », s'interroge la sociologue Alizée Delpierre.

Si les individus en sont arrivés à envisager les services de livraison comme des solutions, c'est aussi sans doute le signe que les pouvoirs publics ont échoué à répondre à leurs problèmes du quotidien. « C'est trop facile de vouloir tout faire peser sur les individus. C'est aux États, qui ont déroulé le tapis rouge aux plateformes, de donner aux citoyens les moyens de consommer autre chose. Si vous mettez à disposition un service aussi simple, attractif et moins cher, il ne faut pas s'étonner que les gens l'utilisent », pointe encore la chercheuse.

Effet de simple exposition

En sus, la publicité pour la livraison de nourriture a terminé de conditionner les gens pour leur faire accepter l'idée de ne pas faire soi-même à manger. Cela ne s'est pas fait en un jour, mais le pouvoir de la pub, c'est de réussir à ancrer durablement des croyances dans nos imaginaires. Et par là, de nous faire adopter des pratiques perçues comme anodines, comme si elles allaient de soi et qu'elles avaient toute légitimité à exister.

« Le message de la pub contribue à des injonctions sociales et à des représentations du monde aux côtés de la presse, des médias et de la culture en général. Tout ça n'est finalement pas le résultat d'un message subliminal publicitaire, mais de l'effet cumulatif d'une machine de communication entière, qui s'est professionnalisée et imposée dans notre culture », résume cette vidéo¹³ du média français indépendant Blast, en collaboration avec Anthony Galluzzo, spécialiste des imaginaires marchands et des cultures de consommation à l'Université de Saint-Étienne.

Les auteurs prennent notamment l'exemple des livraisons de nourriture à domicile : « Vous avez déjà bien installé dans votre tête l'idée que vous vivez dans un monde où vous pouvez à tout moment faire appel à un livreur pour vous amener un repas directement via votre téléphone, que c'est possible, que tout le monde le fait et que

c'est comme ça maintenant. On ne cherche pas à culpabiliser les consommateur·ices en bout de chaîne puisque, justement, c'est le mode de production dans lequel on vit. »

Cette vidéo cite un passage intéressant de l'ouvrage *La Fabrique du consommateur* d'Anthony Galluzzo¹⁴ : « Les attitudes, comportements et valeurs favorables aux intérêts marchands sont ainsi sélectionnés et surexposés. Le chercheur en communication Michael Schudson appelle ce système symbolique invasif le "réalisme capitaliste", un imaginaire ni réaliste ni tout à fait fictionnel, sans fractures ni aspérités, qui idéalise le consommateur et célèbre le confort matériel d'une vaste middle-class, qui s'impose à la totalité de l'espace social. »

À ce bain publicitaire, dans lequel nous barbotons sans parfois nous en rendre compte, ajoutons l'« effet de simple exposition ». En psychologie sociale, ce biais cognitif désigne le fait que plus nous sommes exposés à une chose (ici : le principe de la livraison à domicile), plus on risque d'avoir un sentiment positif vis-à-vis d'elle, comme l'explique Clément Viktorovitch, politologue et professeur de rhétorique à Sciences Po Paris. « Il suffit de répéter une même idée pour que, de choquante initialement, elle devienne familière, puis acceptable, puis naturelle. »¹⁵

L'objectif n'est pas de dire que les utilisateur·ices des plateformes de livraison n'ont aucune responsabilité. Comme le rappelle Kathleen Cauwelier, chercheuse à la VUB, les études indiquent qu'ils et elles deviennent de plus en plus exigeant·es et impatient·es, recherchant avant tout la gratuité et le confort. « Cependant, il est important de noter que beaucoup de consommateurs ne sont pas suffisamment informés des impacts négatifs de leurs choix de consommation. Lorsque ces impacts sont mis en lumière, certains modifient leur comportement et leurs choix », complète-t-elle.

Travail gratuit et dévalorisé

Parler d'économie de la flemme revient donc à détourner l'attention des profiteurs de notre soi-disant paresse et à les dédouaner de leurs responsabilités. Mais cela a également un autre effet : légitimer la division du travail et sa hiérarchisation.

« Ainsi, vous évitez de cuisiner ou de vous déplacer pour acheter des repas cuisinés et vous pourrez consacrer le temps épargné à des activités productives. D'ailleurs, cette solution vous convient plus particulièrement si vous êtes au télétravail, car elle vous permet de vous concentrer sur votre travail sans avoir à vous soucier de préparer vos repas. »¹⁶

Cet argument est central dans la promotion de la livraison à domicile. Avoir recours aux plateformes, cela revient à acheter du temps. Du temps que l'on préfère consacrer au « vrai » travail, aux tâches dites « productives », en opposition au travail domestique aussi appelé « reproductif ». On doit l'élaboration de ce concept à tout un pan de la sociologie féministe marxiste et matérialiste – représentée entre autres par la philosophe italienne Silvia Federici – qui s'est intéressé à ce type de travail dès les années 70. Il s'agit du travail gratuit, que font majoritairement les femmes dans leur maison, pour maintenir en vie celles et ceux qui y habitent.

« C'est le fait de changer la couche des enfants, de les soigner, de préparer les repas, etc., illustre Alizée Delpierre. Ce travail n'est pas comptabilisé dans le PIB et n'a soi-disant pas de valeur marchande. Comme on vit dans un système capitaliste qui valorise la production de richesses quantifiables, économiques et matérielles, le travail domestique n'est pas valorisé par la société. Parmi les services qui transitent via ces plateformes, ce sont massivement des tâches de ce type-là. » [...]



Deliveroo, Uber Eats et compagnie ont démocratisé l'externalisation marchande, et donc payante, d'une partie des tâches domestiques. Dans les représentations et les cerveaux de tous les milieux, elles ont entériné le fait que se faire livrer à manger est un comportement finalement normal, voire banal. Y compris dans des situations où les rapports de domination ne sont pas forcément flagrants.

« J'ai beaucoup travaillé sur la domesticité chez les multimillionnaires qui ont à leur service des majordomes et des gouvernantes à leur domicile, explique Alizée Delpierre. On me dit souvent : "Oh là là, c'est vraiment un univers à part !" Certes, mais il y a aussi des liens entre ça et le fait de recourir à des plateformes de livraison de repas comme Deliveroo. Les très riches ont les moyens d'avoir des gens à leur disposition, chez eux, à temps plein. Ce que n'ont pas les classes moyennes et populaires. Par conséquent, elles vont avoir recours, à moindre coût, à des formes de services de "domesticité low cost". »

Cela montre bien que les entreprises capitalistes ont réussi à monnayer des services que les gens, au nom de l'entraide, se rendaient gratuitement. « À l'heure où, dans les grandes villes, les familles vivent de plus en plus éloignées les unes des autres et où on observe la montée d'un individualisme croissant dans les pratiques, les représentations et les modes de vie, les formes de solidarité gratuite (le fait de s'arranger avec ses voisins pour garder les enfants, faire les courses de la personne âgée qui vit à côté, etc.) existent très peu. »

Démocratiser l'exploitation

La sociologue spécialiste des domesticités est convaincue que les services de livraison à domicile touchent toutes les classes sociales, y compris populaires, car cela ne coûte pas forcément beaucoup plus cher, surtout dans un contexte où le coût des produits alimentaires est très élevé. Dans une sorte de reproduction des rapports de domination à l'échelle des classes inférieures, l'industrie des services à la personne démocratise l'exploitation en chaîne.

En parlant de « service à la personne », on invisibilise les rapports de domination et les conditions de travail des livreurs. © Roger Job

Fabien Lemozy, clinicien du travail et docteur en sociologie ayant travaillé sur la santé des livreurs (Institut de psychodynamique du travail) ne dit pas autre chose : « Sous le nom romantique d'économie de la flemme, on fait passer des nouvelles façons de légitimer une hiérarchie, une stratification sociale. » Ces services de livraison de nourriture ne créent pas les inégalités sociales. Ces services existent par elles.

Autre impact : avec les plateformes, on n'a même plus besoin d'endosser soi-même les habits du donneur d'ordres. Recourir à ces services n'implique pas d'engagement économique ou juridique, et encore moins émotionnel, vis-à-vis de l'être humain en sueur sur le pas de notre porte. Zéro tracas, zéro engagement. « Se matérialise alors un "double déni d'employeur" : par les plateformes, qui se placent en tant que simples intermédiaires, et par les usager-es, qui se pensent davantage comme client-es que comme employeur-es. La relation d'emploi s'efface alors au profit de la relation commerciale, cristallisant une forme de "flemme d'être employeur", tant pour les plateformes que pour les client-es », analyse quant à elle Nicole Teke¹⁷.

Ces réflexions questionnent la place que l'on confère aux tâches domestiques dans nos existences. À qui les déléguer et dans quelles conditions ? Comment se répartir collectivement le sale boulot ? Est-il normal qu'une seule catégorie de la population – les plus pauvres d'entre nous – doive affronter le gel ou la canicule pour livrer un pad thaï, porter les packs d'eau ou encore nettoyer les toilettes des autres ? Comment est-on arrivés à tolérer un service qui exploite ses travailleurs à ce point ?

Si vous voulez connaître l'étendue de cette exploitation aux couleurs flashy, n'ayez pas la flemme de tourner la page... ●

Elle relève d'ailleurs qu'en parlant de « service à la personne », on invisibilise les rapports de domination et les conditions de travail des livreurs. « C'est assez classique : les institutions utilisent des termes qui tendent à dépolitiser des faits sociaux, des relations de pouvoir. En l'occurrence, on insiste sur le fait de rendre service pour valoriser le côté utile du boulot, mais en attendant, les conditions de travail ne suivent pas. »

Et c'est un euphémisme : les plateformes se gardent bien de montrer dans quelle sorte d'enfer elles plongent leurs livreurs. « On considère que ce sont des métiers où on n'a pas besoin de compétences et qui sont accessibles à tout le monde, poursuit-elle. C'est d'ailleurs pour ça qu'on y retrouve toutes les personnes qui ne sont pas diplômées, issues de milieux populaires, de l'immigration. Ce serait une raison de ne pas bien rémunérer ce travail. »

1-17 Toutes les notes de bas de page de cet article se trouvent sur www.tchak.be

Long comme un jour sans course

L'essor des plateformes de livraison repose sur une nouvelle figure de l'exploitation des travailleurs: les livreurs. Ces précaires de l'extrême n'ont souvent pas d'autres perspectives, ce qui facilite l'anéantissement de leurs droits. Alors que leurs conditions de travail s'érodent, le management algorithmique se fait toujours plus maltraitant.

Sang-Sang Wu et Yves Raisiere
Journalistes



Les minutes défilent, puis les heures.
Quand viendra-t-on le chercher
pour lui commander une livraison ?
Il ne le sait pas, car personne ne
le sait. © Gaëlle Henkens

Son cerveau n'a pas le temps d'hésiter longtemps. Juste quelques secondes. Les journées sont longues et vides, ces derniers temps. Alors son index scrolle, clique, swipe machinalement pour accepter la course à 4 balles. Elle lui coûtera 36 minutes de temps de vie et lui fera bouffer 10 kilomètres de bitume, aller-retour. En tout cas, c'est ça qui est écrit sur son téléphone. En pratique, on verra bien. Mais là, il n'a pas le temps d'y réfléchir, le compte à rebours est lancé. Plus vite il ira, mieux ça sera. Il enfourche sa bécane et trace sa route pour aller récupérer le Whopper d'un mec de Woluwe-Saint-Lambert.

Lui et ses confrères de galère, on les voit, mais on ne les regarde pas. Ces essaims de livreurs qui portent sur le dos d'improbables cubes aux couleurs flashy, on les voit. Mais on ne les regarde pas. On aurait peut-être peur que ça nous saute aux yeux. Teint souvent mat, posture typique des âmes qu'on a brisées par le taf: dos et épaules voûtées, tête baissée, regard à l'éclat intranquille et aimanté par l'écran de leur smartphone. Dans le paysage d'une grande ville comme Bruxelles, ils sont devenus des éléments du mobilier urbain.

Sur le parvis de l'église Saint-Boniface à Ixelles, dans un quartier animé où se côtoient restos branchés et terrasses bondées de travailleur-euses dynamiques, les livreurs tiennent les murs de l'édifice religieux construit en pierre de Gobertange, une pierre blanche calcaire exploitée depuis plus de deux mille ans. Une fierté culturelle et architecturale de la Belgique et du Brabant hesbignon. Le bâtiment de style néogothique a été érigé en 1847, au XIX^e siècle. Comme le siècle des conditions de travail de ces sous-prolétaires payés à la tâche.*

* Dans cet article, les trois passages rédigés avec cette police d'écriture racontent un aspect du quotidien des livreurs de repas à Bruxelles. Nous avons opté pour une forme un peu romancée pour donner à lire un fragment de leur vécu, mais le contenu de ces passages se base bien sur des témoignages concordants de nombreuses personnes rencontrées au cours de cette enquête.

Sous les oripeaux de la modernité, les plateformes de livraison réinstaurent un système de rémunération archaïque : le travail à la pièce, à la tâche. En l'occurrence, à la course livrée. Il s'agit là d'une régression sociale majeure. Le système du tâcheronnat prévalait notamment au XIX^e siècle, au début de la révolution industrielle. « Cette forme de rémunération ainsi que le travail à la demande permettaient aux employeurs de s'assurer qu'ils ne payaient respectivement que pour une production effective et nécessaire », précise Jean-Félix Hamel, dans sa thèse de doctorat¹. À l'époque, ce travail était déjà considéré comme précaire.

Comme le décrit également Claude Didry, sociologue du travail, le salaire à la pièce « encouragerait la rémunération des ouvriers plus méritants, en leur ouvrant la voie d'une promotion vers le statut d'entrepreneurs »². Une réalité brillamment racontée par l'écrivain Jack London, dans sa nouvelle L'apostat, brûlot contre le travail des enfants. Il y narre le calvaire quotidien de Johnny, ouvrier depuis son plus jeune âge : « Son salaire était à la pièce, et plus il était adroit, mieux il était payé. Tel était le ressort de sa motivation. Et cette motivation avait fait de lui un travailleur extrêmement productif. [...] Il y excellait, puisque l'usine avait déjà fait de lui une machine parfaite. »

Sur la planète platformisée, il n'y a pas de contrat de travail, et encore moins de CDD ou de CDI. Selon la CSC, 90% des livreurs officient sous le régime P2P (peer-to-peer), aussi connu sous le nom de régime de l'économie collaborative. Ni indépendants ni salariés mais vrais exploités, ils cumulent les inconvénients des deux statuts : absence de sécurité de l'emploi et de sécurité sociale, mais lien de subordination avéré. D'après la loi, le montant des revenus pouvant être perçus via ce régime est plafonné à 7.700 euros par an (montant indexé chaque année).

Ses yeux rougis s'accrochent au téléphone comme s'il s'agissait d'une bouée de sauvetage. Ses yeux s'y cramponnent comme pour accélérer le temps, désespérément suspendu et immobile. Dans ce calvaire monotone, la seule possibilité qu'il a, c'est de se rendre disponible pour la plateforme. Les minutes défilent, puis les heures. Quand viendra-t-elle le chercher pour lui commander une livraison ? Il ne le sait pas, car personne ne le sait.

Elle est terrible, cette attente sans fin. Sur les marches de l'église Saint-Boniface, ils sont des dizaines à en faire la douloureuse expérience. Ils sont beaucoup, beaucoup trop pour le nombre de commandes à livrer. Parfois, ils patientent là dix, onze, douze heures par jour pour 40 euros ou moins, pour des courses qui n'arriveront peut-être jamais. C'est l'application qui distribue les opportunités de travail. C'est elle qui décide si ça va être une bonne journée ou non. C'est elle qui organise le travail mais ne dit pas comment.

Deliveroo et autres Uber Eats exploitent le temps de ce sous-prolétariat d'un genre nouveau. Ces entreprises volent leurs travailleurs qu'elles savent corvéables. Car quand ils attendent, c'est de l'argent qu'ils perdent. Mais les livreurs ne sont pas dupes : du moment où ils se connectent à la plateforme, ils savent qu'ils en deviennent les jouets. Il faut alors trouver des moyens de conjurer cette réalité insupportable. Il leur faut des histoires à se raconter pour continuer d'aller au charbon.

¹ J.-F. Hamel (initiale prénom). L'ubérisation du travail : antécédents et conséquences psychologiques de la dés-humanisation organisationnelle chez les prestataires de service (en italique). Psychologie. Normandie Université, 2023.

² C. Didry (initiale prénom). « Salaire à la pièce (XIX^e-XX^e siècles) : du marchandage au salariat » (entre guillemets), Le prix du travail. France et espaces coloniaux, XIX^e-XXI^e siècles (en italique), 2019, 15-24. (année, pp)



Pour tenir toute la journée, café, thé et autres boissons énergisantes sont de sacrées alliées. © Gaëlle Henkens

À Bruxelles, une course via les deux principales plateformes de livraison rapporte actuellement 4,42 euros nets. Un montant qui n'a pas été indexé malgré les fortes inflations alimentaire et énergétique que nous avons connues ces dernières années. « Cela veut dire qu'objectivement, la situation économique des livreurs s'est détériorée », entame Camille Peeters, coordinateur de la Maison des livreurs à Bruxelles et ancien coursier. Avec United Freelancers, l'aile de la CSC qui s'occupe des travailleurs indépendants, cette structure organise des permanences hebdomadaires aux endroits de rassemblement des livreurs bruxellois.

La dégradation des rémunérations dans le secteur est aussi à lier à la politique des plateformes. En choisissant de ne pas déterminer de quota, Uber Eats organise la concurrence extrême entre travailleurs. Puisqu'ils ne sont pas salariés, peu lui chaut qu'il y ait trop de livreurs

pour le nombre de courses disponibles. C'est même pratique d'avoir à sa disposition un vivier de précaires aux abois prêts à bondir sur leurs vélos en cas d'afflux de commandes. Et tant pis si le reste du temps, quand il y a peu de demande, ils sont nombreux à attendre pour rien.

« Comme il y a proportionnellement moins de courses par livreur, pour être payé un minimum, tu dois rester connecté plus de temps, poursuit Camille Peeters. Ce sont des chiffres qui n'existent pas, mais qu'on observe sur le terrain. Quand ils nous montrent leurs smartphones, on voit le nombre d'heures de connexion. Et c'est beaucoup plus qu'il y a quelques années. À l'époque, j'arrivais à gagner ma vie avec Uber Eats sans devoir être tout le temps disponible. » [...]



La Maison des livreurs de Bruxelles et United Freelancers (CSC) organisent des permanences tous les jeudis aux endroits de rassemblement des livreurs bruxellois. © Gaëlle Henkens

Quant à Deliveroo, elle semble faire appliquer un certain quota, mais de manière totalement arbitraire et obscure, confirme Martin Willems de United Freelancers. « C'est elle qui choisit à combien de livreurs elle pose la limite. Et on ne connaît pas ce chiffre. »

Prise de tête sans fin

Livreurs et syndicats nagent en plein flou, y compris lorsqu'il y a des changements dans la fixation des tarifs. « Récemment, ils ont modifié la grille pour prendre en compte la distance, mais de manière totalement abrupte,

sans communication ni transparence, dénonce Camille Peeters. Ce qu'on observe, c'est qu'une course de la même distance, mais à une heure différente ou à un livreur différent, pourra être facturée du simple au double. Ça rend le calcul de la rémunération encore plus complexe et variable. C'est une prise de tête sans fin. »

Une prise de tête qui entraîne des rumeurs, elles aussi, sans fin. Toutes sortes de théories circulent mais elles ne reposent que sur des impressions et des expériences subjectives. « Tout ça permet aux plateformes de faire varier le prix des courses comme bon leur semble. »

Étant donné que les rémunérations tendent structurellement à diminuer, il faut mettre les bouchées doubles. Les horaires de travail et le temps de connexion s'élargissent, ce qui n'est pas sans conséquences sur le corps des livreurs. « Être constamment dans un rapport intensifié au travail pose des problèmes sur le plan physique, souligne Fabien Lemozy, clinicien du travail et docteur en sociologie ayant travaillé sur la santé des livreurs (Institut de psychodynamique du travail), et ancien coursier.

On sollicite notre corps de façon exagérée tous les jours, et on en vient à dépasser ses limites. Ça entraîne notamment plus de risques d'accident. »

Les accidents et les chutes dans la circulation, c'est le lot de tous les livreurs. D'après Camille Peeters, c'est inévitable : « Je n'en connais pas un seul qui n'est jamais tombé. Ça m'inquiète beaucoup : j'ai pas envie qu'un jour, je retrouve un livreur sous un bus, en me disant que c'est le boulot qui l'a tué... Ces mecs charbonnent de ouf, ils niquent leur santé et leur vie en même temps... »

Sur le plan physique, les troubles musculosquelettiques figurent aussi en haut du tableau. « C'est pour cela qu'il y a aussi des kinés à la Maison des livreurs de Bordeaux, indique Séverine Beyer, référente plaidoyer Santé Environnement Médecins du Monde, partenaire de cette structure d'accueil et d'accompagnement des livreurs. Nous avons monté des ateliers de prévention sur les gestes et postures à adopter. Mais ce n'est pas suffisant quand on sait que leurs conditions de travail sont à ce point dégradées, à cause de l'intensité qui est exigée d'eux. C'est pour ça qu'on parle aussi de l'organisation du travail et de ses effets sur la santé. Car si on ne prend pas ça en compte, on a beau soigner, les problèmes reviendront encore et encore. » [...]

« Ils ont l'espoir, en travaillant autant, d'avoir une certaine reconnaissance sociale. Car la société fait que tu ne vois que ceux qui ont réussi, et pas le cimetière de gens qui se sont cassé la gueule. »

Soigner ses statistiques

Les livreurs ignorent donc la manière dont l'algorithme fonctionne, et n'ont aucune prise dessus. « Or, quand un travailleur doit composer avec des choses qu'il ne peut pas changer, il se met à construire ce qu'on appelle des stratégies de défense qui participent à l'entretien du déni, celui de la peur de l'accident, explique Fabien Lemozy. Dans les organisations du travail algorithmique, on est passés de la peur de rouler à celle de ne pas rouler et de ne pas être assez productif. Par conséquent, la façon de lutter contre la peur change aussi. »

L'une des solutions va être de se mettre à rouler plus vite ou de passer au scooter, à la trottinette ou à la camionnette, pour aller plus loin. Mais cela peut aussi entraîner d'autres types de comportements, comme faire des tours pour ne pas rester statique. L'enjeu est de se faire bien voir de l'algorithme. « Cela repose sur un tas de croyances, car en réalité, ils n'ont aucun moyen de savoir si cela fonctionne ou non, poursuit le chercheur. Dans ce rapport incertain généré par le management algorithmique, le travail n'est pas tant de livrer que de soigner ses statistiques. On parle d'industrialisation de la relation de service. »

Pour autant, il reconnaît une vertu à ces mécanismes de défense : ils permettent de continuer à travailler et d'affronter une réalité insupportable, le fait d'être complètement exploité. L'ennui, c'est que ça a tendance à annihiler tout rapport critique qu'on pourrait avoir vis-à-vis des plateformes. « Certains se disent déjà contents d'être en Belgique et de gagner leur croûte, affirme Camille Peeters. Ils se disent que puisqu'ils ne sont pas qualifiés et qu'ils ne parlent pas bien français, c'est déjà ça. On trouve toujours pire que soi. Dans le bâtiment par exemple, c'est une autre charge de travail. »

« Dans quinze ans, je roule en Porsche »

Les stratégies de déni des situations de domination sociale peuvent aller assez loin. Cela peut paraître paradoxal, mais certains livreurs vont reprendre à leur compte la rhétorique entrepreneuriale néolibérale des plateformes de livraison. « Ils font ça pour euphémiser l'expérience vécue », précise Fabien Lemozy.

À la Maison des livreurs de Bruxelles, on peut aussi en témoigner : « Ils disent qu'eux au moins, ils font quelque chose de leur vie, même s'ils tiennent les murs pendant douze heures pour 40 euros la journée. Que ce peu d'argent, ils l'auront mérité. Clairement, il y a des conversations qui m'apparaissent comme lunaires, comme quand on me lâche : "T'inquiète, je fais ça pendant un an ou deux. Dans dix ans, je monte ma boîte et dans quinze, je roule en Porsche". Ils ont l'espoir, en travaillant autant, d'avoir une certaine reconnaissance sociale. Car la société fait que tu ne vois que ceux qui ont réussi, et pas le cimetière de gens qui se sont cassé la queue. »

Sur les plateformes, où la mise en compétition est structurée, les livreurs sont complètement isolés, à la fois livrés à eux-mêmes et jetés en pâture au marché. Ce n'est pas un dysfonctionnement : cela fait partie de l'organisation du travail. En découle la banalisation de l'injustice. « Finalement, on est tous maltraités et on se maltraite tous parce qu'on défend son bout de gras, rappelle Fabien Lemozy. De l'extérieur, ça peut paraître aberrant. Mais de l'intérieur, ça a une logique. Celle de survivre, de s'assurer qu'on va pouvoir générer des moyens de subsistance. »

« Au lieu de s'incarner dans un cadre en costard-cravate, la relation de pouvoir est déshumanisée et invisibilisée. »

Son cerveau est cramé. Il a officiellement commencé à 11h. Il a dîné à 15. Il lui fallait du gras, un bon gros burger qui tient au corps et lâche un peu de dopamine. Il sait très bien que c'est pas bon pour sa santé, mais il avait besoin de se requinquer rapidement et pour pas cher. Les légumes bio du maraîcher du coin, c'est bien beau mais c'est pas possible. 17h, il se reconnecte pour le shift du soir. Jusque minuit à peu près. Le rythme de sa vie est déglingué, c'est la livraison qui en donne le tempo.

À cette journée à rallonge, il faut ajouter ces pseudo temps morts où, comme un acouphène, le spectre du travail bourdonne en continu dans leurs oreilles. En plus de leur temps, ce que Deliveroo et Uber Eats volent à ces travailleurs pauvres, c'est leur capacité à penser, à s'évader de cette vie de chien. Les plateformes ont fait de leur esprit tout entier un vaste territoire occupé. Ça fait longtemps qu'il n'y a quasi plus de place dans leur tête pour penser à autre chose qu'à la survie. Comme ils dorment d'un sommeil sans réparation la nuit, ils fonctionnent comme des machines le jour.

70 ou 80 heures par semaine, qu'il fasse caniculaire, glacial ou qu'il tombe des cordes, la chair à canon du capitalisme de plateforme répond à l'appel. Leurs corps prennent cher, eux aussi. Jour après jour, ils sont abîmés, usés, écrasés. S'ils continuent malgré les coups portés à leur dignité et à leur intégrité, c'est essentiellement parce qu'ils n'ont aucune autre sortie d'auto-route à prendre. Dans ce secteur comme dans d'autres, tenir bon est la seule option.

Et demain, tout recommencera.

Opaque, ce management algorithmique génère donc une grande incertitude dans le rapport au travail. On peut voir son compte être désactivé du jour au lendemain, à cause de mauvais chiffres ou sans explication apparente. « On est passés de la peur de rouler à la peur de ne pas rouler. Et maintenant, on franchit une autre étape : on passe de la peur de ne pas rouler à la peur d'être désactivé de la plateforme », analyse le clinicien du travail Fabien Lemozy.

Ce que les livreurs veulent, c'est rester connectés un maximum de temps. « C'est complètement paradoxal : on a voté une loi sur le droit à la déconnexion, mais elle n'est valable que pour les salariés qui ont des droits en 2025. Et apparemment pas pour les livreurs, qui vivent pourtant eux aussi en 2025... », lâche avec amertume Camille Peeters.

Les déconnexions arbitraires sont comme une épée de Damoclès qui pèse sur le moral des livreurs : ils en deviennent constamment stressés et hypervigilants. « Pour ne pas être déconnecté, il ne faut pas que les restaurateurs se plaignent de nous à la plateforme, mais il ne faut surtout pas avoir de mauvaise note des clients, indique Séverine Beyer (Médecins du monde). On doit donc toujours être en train de surveiller ce qu'on dit, ce qu'on fait. En plus, ce ne sont pas des métiers valorisés. Ça crée vraiment des contraintes importantes au niveau de la charge émotionnelle, ce qui constitue un facteur de risque psychosocial important. »

En plus d'être assujettis à la plateforme, les livreurs doivent donc en outre faire allégeance aux clients, qui ont un vrai pouvoir managérial. C'est l'une des spécificités du management algorithmique sur les plateformes, et l'un des éléments qui contribue à la domination par le travail. Fabien Lemozy, qui a aussi enquêté parmi les coursiers de coopératives, note une différence fondamentale avec les livreurs des plateformes : « Dans le premier cas, la question de l'humiliation n'a jamais été décrite. [...] »



Elle est terrible, cette attente sans fin. Sur les marches de l'église Saint-Boniface, ils sont des dizaines à en faire la douloureuse expérience. © Gaëlle Henkens

Notre hypothèse est que le vécu dont font part les participants serait moins lié à l'activité de livraison à vélo en elle-même, qu'à l'organisation du travail qui fragilise les livreurs. »

Des robots déguisés en humains

Ce qui caractérise le travail sur les plateformes, c'est l'omniprésence de l'algorithme qui a endossé le rôle de manager. Parvenir à échanger avec un être humain devient alors un vrai casse-tête. « Il y a encore quelques années, on était reçus dans les bureaux, on avait des formations à la sécurité, on pouvait discuter des problèmes avec quelqu'un, se remémore Camille Peeters. Ici, tout se passe via l'appli, on se retrouve face à un mur. Je crois que c'est ça, le pire : être en permanence confronté à des robots ou à des êtres humains qui se comportent comme des robots. »

La grande arnaque réside dans l'impression de ne pas être managé. Au lieu de s'incarner dans un cadre en costard-cravate, la relation de pouvoir est déshumanisée et invisibilisée. « Normalement, quand on a une difficulté au travail, on peut la remonter au manager, explique le sociologue Fabien Lemozy. Et c'est à lui de trouver des solutions. Ici, l'application remplace le manager, mais n'assume pas la charge du travail

du "care", le fait de prendre soin de ses équipes. C'est aussi parce que le management a été complètement dévoyé qu'à un moment donné, les personnes se tournent vers ces nouvelles façons de travailler. Ils se disent : au moins, je n'ai plus quelqu'un au-dessus de moi. C'est faux, la relation de pouvoir est bien là et l'application contrôle les livreurs de façon très disciplinaire. Quand on en fait l'expérience, on se rend bien compte que c'est elle qui dicte le rythme. »

« Le management algorithmique crée du stress, de l'anxiété, des ruminations, des troubles du sommeil. Incompréhension, incertitude, hypervigilance, impuissance, peur, absence de contacts humains... Ces organisations du travail ont d'énormes conséquences sur la santé mentale et physique des livreurs », résume Séverine Beyer.

De quoi regarder la communication des plateformes d'un autre œil. On pense notamment à un récent post lunaire d'Uber, qui a eu l'indécence de mettre en avant un certain « Ismaël, père de famille et travailleur indépendant : la flexibilité lui permet de travailler quand bon lui semble et de vivre sans stress ! »³ ●

³ https://www.linkedin.com/posts/uber-com_cest-le-travail-disma%C3%ABl-qui-sadapte-%C3%A0-activity-7221157062100078593-aAPv/?originalSubdomain=fr

Ceux qui composent la cohorte des ubérisés

Le secteur de la livraison de repas via des plateformes numériques est un nouveau secteur qui permet l'exploitation des travailleurs sans titre de séjour, à l'instar du bâtiment et de l'agriculture. « Par définition, il est impossible de déterminer avec précision la proportion de personnes sans papiers, mais mon estimation est qu'elles représentent aux alentours de 20% des livreurs », éclaire Martin Willems, responsable national de la CSC-United Freelancers.

De nombreuses enquêtes sociologiques et journalistiques ont documenté la réalité de la sous-location de comptes, permettant aux personnes sans papiers de travailler via les deux principales plateformes de livraison de repas, qui ne peuvent ignorer la situation. « À la Maison des livreurs, nous demandons la régularisation des sans-papiers pour que les plateformes n'abusent plus d'eux, plaide Camille Peeters. Quand tu débarques en Belgique, que tu n'as pas droit aux aides de l'État, tu utilises Uber pour survivre. »

Énormément de demandeurs d'asile se lancent aussi dans la livraison, durant l'examen de leur procédure. Pourquoi ? « On peut commencer rapidement, on est isolé, on ne pose pas trop de questions, on peut disparaître du jour au lendemain, ne pas maîtriser la langue du pays n'a pas d'importance, énumère Martin Willems. Beaucoup ne parlent pas du tout français ni même anglais. Comme les applications d'Uber et Deliveroo incluent la traduction dans toutes les langues, vous pouvez très bien travailler en arabe, en ourdou, en langue amazighe. »

Dans la grande cohorte des exploités ubérisés, on retrouve donc des gens discriminés sur le marché de l'emploi, qu'ils soient belges ou non. « Quasiment tous les livreurs sont racisés, précise Martin Willems. C'est un peu le travail qu'on fait en désespoir de cause : malheureusement, la population d'origine étrangère est structurellement discriminée dans la recherche d'emploi. »

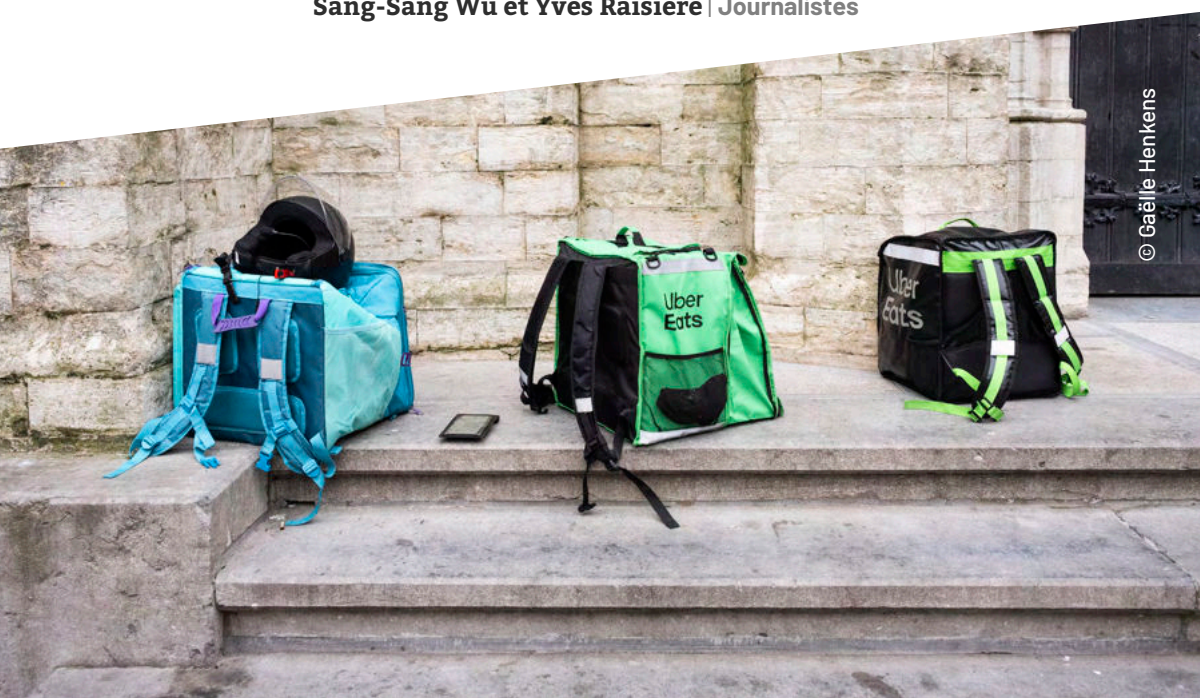
Au mépris de race s'ajoute le mépris de classe. Si la sous-location est une pratique courante dans le secteur, elle n'est pas du tout uniquement le fait des personnes sans titre de séjour. Il y a beaucoup de raisons de ne pas travailler sous son propre nom. « La raison principale, c'est le fait que dans le régime de l'économie collaborative, on ne peut gagner que 7.700 euros par an. En travaillant sous un autre nom, on peut additionner plusieurs tranches sans répercussion fiscale. Une autre raison, c'est que si on touche des allocations (de chômage ou du CPAS), théoriquement, on ne peut pas avoir un autre revenu, même en économie collaborative. »

Pour les plus précarisés de notre société, le travail de plateforme constitue, faute de mieux, une espèce de filet de sécurité sociale ultime.

« Sur le terrain, tout s'empire »

Les livreurs ont perdu leurs illusions : ils savent ne pas être la priorité des pouvoirs publics. Cela fait des années qu'ils réclament un statut assorti de droits sociaux. En Belgique, une loi reconnaît que les travailleurs de Deliveroo et Uber Eats sont présumés salariés. Mais dans les faits, elle n'est pas appliquée. À Bruxelles comme ailleurs, les tentatives de régulation, on n'en voit donc pas la couleur.

Sang-Sang Wu et Yves Raisiere | Journalistes



Le sujet revient de manière récurrente dans les médias, sans que cela améliore les conditions matérielles des livreurs de repas : leur statut. Deliveroo et Uber Eats, les deux principales plateformes de livraison actives en Belgique¹, continuent de refuser catégoriquement d'endosser leur rôle d'employeur et d'assumer les responsabilités qui en découlent. Si elles leur reconnaissaient un statut de travailleurs salariés, il faudrait leur donner des choses aussi encombrantes qu'un contrat de travail, un salaire, une couverture sociale et des droits. Et ça, c'est non.

Dans notre pays, ces plateformes sont parvenues à obtenir un agrément auprès du SPF Finances leur permettant d'entrer dans la grande famille de l'économie collaborative, un « ovni » en Europe. « C'est un système unique mais absurde, entame Martin Willems, responsable national de la CSC-United Freelancers, qui défend les droits des travailleurs indépendants. Il donne la possibilité d'effectuer des prestations sur une plateforme sans être ni salarié ni indépendant, à condition de ne pas dépasser 7.700 euros annuellement (indexé chaque année). Vous ne payez donc pas de cotisations sociales et ce montant est taxé séparément de tous les autres revenus à un taux forfaitaire de 10,7%, prélevé à la source. »

Combien de personnes sont concernées ? Il s'agit là d'un phénomène difficile à quantifier : les rares données disponibles proviennent du SPF Finances, qui recense le nombre de particuliers déclarant travailler via ce régime. En 2017, 2.700 personnes ont dit avoir travaillé sous ce statut. Un chiffre qui n'a fait que croître pour atteindre, en 2024, 49.102 personnes. En termes de montants bruts déclarés, on est passé, pour la même période, d'un peu plus d'un million à quasiment cent millions d'euros². Ces chiffres ne laissent place à aucun doute : la plateformes grignote le marché du travail.

¹ Citons également Take Away, même si son fonctionnement est différent : jusqu'à présent, cette entreprise travaille encore avec des livreurs sous contrat

À la base, ce régime fiscal était censé être réservé aux prestations occasionnelles et aux services rendus entre particuliers, d'où l'autre petit nom qu'on lui donne : régime P2P ou « peer-to-peer ». Une belle illustration d'un effet d'aubaine par les plateformes qui se sont empressées d'en faire un usage intensif et abusif. C'est surtout un solide coup de pouce puisqu'en tant que plateformes agréées, elles peuvent bénéficier d'un régime fiscal favorable. Elles se posent alors en tant que simple intermédiaires entre les clients et les livreurs, lesquels sont payés à la prestation. « Ça leur permet de faire travailler des gens sans statut, poursuit le syndicaliste. Ce régime vicieux est très pratique pour faire appel au public précarisé dont elles ont besoin. On plaide pour sa limitation, voire son abrogation. »

Comme l'UBT (FGTB), qui regroupe tous les travailleurs du transport, le rappelle dans son *Livre noir sur les coursiers à vélo*³, plusieurs pays européens ont contesté la fausse indépendance et l'illusion de liberté de ces travailleurs. Qu'il s'agisse de la fixation de leurs tarifs, de leurs horaires ou de l'organisation de leur travail, ils ne décident de rien. C'est pourquoi l'une des revendications historiques dans ce secteur est la requalification des livreurs en salariés des plateformes.

Pour que rien ne change

En avril dernier, le journal *Le Soir* rapportait que des députés socialistes flamands de la majorité au fédéral avaient présenté une proposition de résolution en vue de mettre un terme aux abus dans l'économie collaborative. Comment ? En retirant l'agrément de l'économie collaborative à Deliveroo et Uber Eats. Rien qui ne devrait faire tomber les membres du gouvernement de leur chaise, puisqu'il s'agit ici de faire respecter et appliquer une décision de justice. [...]

² De 1.056.859 € à 99.613.904 €, pour être tout à fait précises

³ https://www.btb-abvv.be/images/WegvervoerEnLogistiek/campagne/fietskoeriers/Zwartboek_Fietskoeriers_2022_FR_web.pdf

« La justice a déjà eu l'occasion de statuer sur le sujet. Lors du très médiatisé procès Deliveroo, le tribunal du travail puis la cour d'appel en décembre 2023 ont considéré que le régime de l'économie collaborative ne pouvait pas s'appliquer aux coursiers. Dont acte? Pas vraiment. Sur le terrain, aucun changement n'est encore perceptible et Deliveroo (tout comme Uber Eats, dont le fonctionnement est assez similaire) détient toujours son agrément et profite de ce régime fiscal préférentiel », retrace l'article ⁴.

« L'Arizona semble dans la lignée de la Vivaldi, en conclut le journaliste. Sur la question des agréments délivrés à ces plateformes incriminées, la position du nouveau ministre des Finances, Jan Jambon (N-VA) est assez similaire à celle tenue par son prédécesseur, Vincent Van Peteghem (CD&V) et peut se résumer en un mot : prudence. » Jusque-là, c'est d'ailleurs cette ligne de conduite qui a mené à des tentatives de régulation vaines et molles.

Il faut que tout change pour que rien ne change, dit-on. Sur le terrain, on est sceptiques face à ces évolutions législatives dont on ne voit pas la traduction effective dans la vie au travail des livreurs. Depuis le 1^{er} janvier 2023, une présomption légale de salariat existe en Belgique pour les travailleurs de plateformes. Mais dans les faits, elle n'est pas appliquée. « Pour l'instant, ni la loi ni la jurisprudence ne sont respectées par les plateformes, confirme Camille Peeters, coordinateur de la Maison des livreurs à Bruxelles et ancien coursier. En plus de ça, les caisses d'assurance sociale continuent de réclamer les cotisations sociales aux livreurs et vont même jusqu'à mandater des huissiers. Ce qu'on espère, c'est que l'ONSS aille demander aux plateformes de les payer à la place des travailleurs faussement qualifiés d'indépendants. »

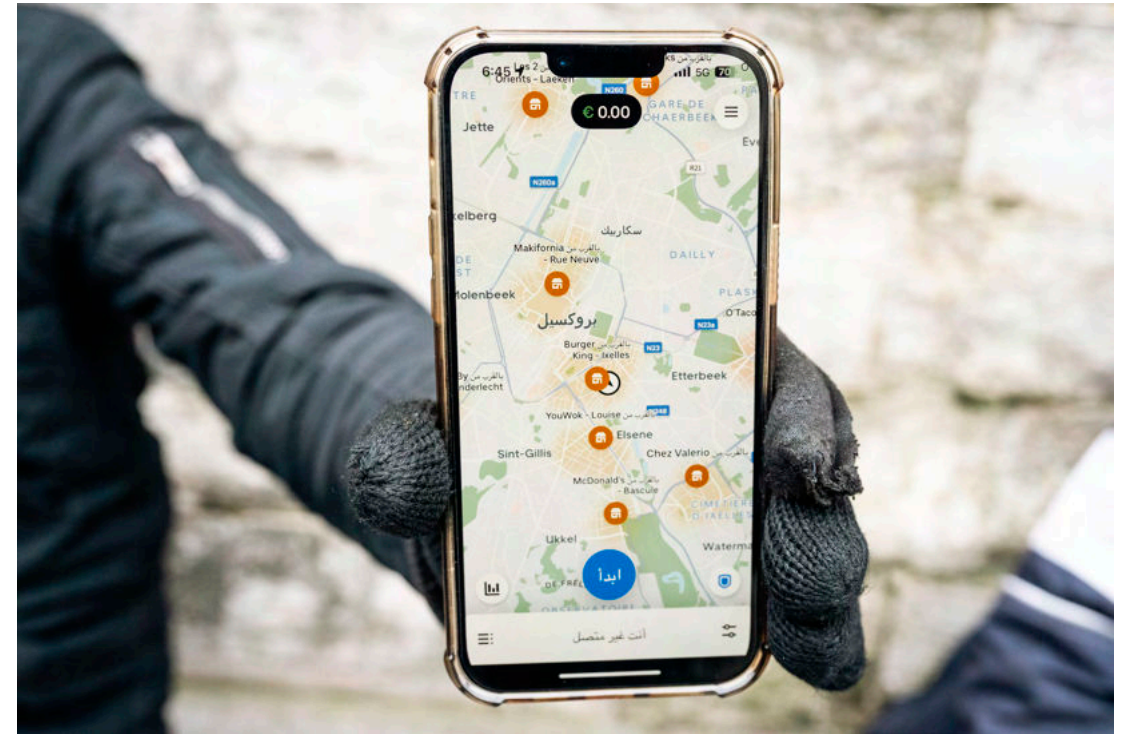
⁴ <https://www.lesoir.be/668267/article/2025-04-10/quand-les-deputes-discutent-dune-resolution-vissant-faire-respecter-une-decision>

« L'arrêt de la cour du travail de Bruxelles dans l'affaire Deliveroo, datant de fin 2023, a été un jugement très attendu, explique Martin Willems. Malheureusement, rien n'a changé sur le terrain car les plateformes disent qu'elles ne sont pas concernées. Je ne sais pas pourquoi la justice ne fait pas appliquer la loi. »

À l'Europe, un accord sur les travailleurs de plateformes a été approuvé en mars 2024. Cela concerne au moins 5,5 millions de travailleurs, d'après la Commission européenne. Un espoir de voir les livreurs requalifiés en salariés et bénéficier de droits? Pas sûr. « United Freelancers est en procès contre Uber Eats et Deliveroo depuis dix ans, pour des dizaines, voire des centaines de livreurs. Mais rien ne bouge, lâche Camille Peeters. S'il n'y a pas de volonté politique d'améliorer les conditions de travail et de faire appliquer les décisions de justice, toutes les lois peuvent sortir, ça ne changera strictement rien pour eux. Ça fait des années qu'on nous dit que maintenant, on va pouvoir discuter pour faire avancer la situation. En réalité, tout s'est détérioré. »

L'idée est sans doute de tirer les choses en longueur, le temps de créer un état de fait. « Et c'est peut-être aussi pour avoir un pouvoir de négociation important, postule Martin Willems (CSC). Ainsi, les plateformes pourront dire : regardez tout ce qui a été construit pour les clients, les restaurants, les livreurs qui comptent sur nous ; vous voulez qu'on saccage tout ça ? Mais ces menaces ne tiennent pas : si Deliveroo ou Uber Eats quittaient le pays, ils seraient vite remplacés par un autre prestataire qui engagerait des salariés, comme c'est le cas en Espagne, en Allemagne et en Autriche. »

Nous aurions souhaité savoir si les conditions de ces travailleurs étaient une priorité pour le ministre fédéral de l'Emploi, David Clarinval (MR). Mais son cabinet nous a indiqué n'avoir pas le temps d'en discuter.



Tout le monde s'en fout ?

Si la question du statut des livreurs est fondamentale, c'est parce qu'elle pèse sur leur état de santé. Bien que cela ne réglerait pas l'ensemble de leurs problèmes, les requalifier en salariés en résoudrait un certain nombre.

« Il pourrait y avoir 500 livreurs à vélo qui meurent chaque jour en France, les autorités ne peuvent pas le savoir. C'est quand même incroyable qu'aujourd'hui, des travailleurs puissent mourir, être malades, avoir des accidents gravissimes, et que notre système de solidarité nationale n'en ait pas la moindre idée », tonne Jonathan L'Utile Chevallier, coordinateur de la Maison des livreurs de Bordeaux.

En Belgique aussi, peu de données sont disponibles pour se faire une image globale des accidents du travail chez les livreurs de repas de Deliveroo et d'Uber Eats. « Nos services d'inspection n'interviennent que dans des cas d'accidents du travail très graves », nous écrit le SPF Emploi, Travail et Concertation sociale.

Depuis le 1^{er} janvier 2023, une présomption légale de salariat existe en Belgique pour les travailleurs de plateformes. Mais dans les faits, elle n'est pas appliquée.
© Gaëlle Henkens

Même Fedris, l'Agence fédérale des risques professionnels, ne possède pas de chiffres probants. Dans sa base de données, aucun accident du travail n'est recensé, en ce qui concerne ces deux plateformes. Comment est-ce possible ? « La grande majorité des coursiers à vélo travaille actuellement en vertu de la loi P2P [...]. Ces livreurs ne tombent pas sous l'application de la loi sur les accidents du travail du 10 avril 1971. Il est possible que des assurances de droit commun aient été souscrites par Deliveroo, Uber Eats ou d'autres plateformes, mais c'est auprès d'entreprises d'assurances à l'égard desquelles Fedris ne dispose pas de mission de contrôle », indique-t-elle. [...]

Seule perspective à l'horizon : à partir du 1^{er} janvier 2026, les plateformes numériques donneuses d'ordres seront tenues par la loi de souscrire une assurance contre les accidents du travail pour leurs travailleurs indépendants. Une couverture censée « *garantir une protection au moins équivalente à celle de la loi du 10 avril 1971 sur les accidents du travail* ».

Nous aurions aimé éclaircir ces points en posant directement la question aux deux plateformes citées, mais aucune n'a jugé utile de répondre à nos demandes d'interview.

En mars dernier, l'Agence nationale de sécurité sanitaire (Anses), en France, alertait sur les conditions de travail qui dégradent la santé des livreurs de repas des plateformes numériques. Dans un rapport de 268 pages, elle livre des conclusions accablantes : les modes organisationnels ont des effets cumulés à court, moyen et long termes sur la santé de ces travailleurs⁵. Chez nous, Sciensano, le pendant belge de l'Anses, ne s'est pas penchée sur la question.

Un océan à vider

En raison de l'atomisation et de la précarisation voulues par les plateformes, les collectifs de travail rencontrent de grandes difficultés. Ces espaces de rencontre et d'entraide ont pourtant un rôle crucial dans la protection et la prévention des risques psychosociaux. « *Nos missions sont de rassurer, d'informer les livreurs sur leur droit à contester, et d'organiser collectivement la lutte*, énumère Camille Peeters, de la Maison des livreurs de Bruxelles. *Ce qui donne de la force aux travailleurs, c'est quand ils agissent ensemble parce qu'ils se rendent compte que les collègues ressentent exactement la même chose.* »

⁵ <https://www.anses.fr/fr/system/files/AP2021-SA-0045RA.pdf>

Très fortes pour chanter les louanges de leur système où chacun est « libre et indépendant », les plateformes sont étonnamment discrètes quand il s'agit d'informer les livreurs sur les désavantages de leur sous-statut. Ils doivent eux-mêmes vérifier qu'ils ne dépassent pas le montant maximum annuel fixé par la loi. Sans quoi ils risquent de graves ennuis, dont la requalification en travailleurs indépendants, impliquant le remboursement au SPF Finances de sommes impayables pour ces précaires de l'extrême.

« *En 2020, on avait estimé que les livreurs faisaient ça pendant cinq ou six mois, en moyenne. C'est donc un éternel recommencement. On a un peu l'impression de vider l'océan à la petite cuillère... Mais on doit le faire* », assure le responsable de la section United Freelancers de la CSC. Comme son collègue, Camille Peeters ne sombre pas dans la résignation, même s'il est lucide : « *Quand je les rencontre, c'est toujours avec humilité que je leur dis : ok, on ne va pas changer la face du monde. Peut-être même pas tes conditions de travail, mais au moins tendre une oreille pour t'écouter, discuter et te filer un petit coup de main parce qu'on connaît un peu les ficelles en cas de galère...* »

Vecteur d'appartenance et d'intégration dans un collectif, ces lieux de socialisation sont donc indispensables, *a fortiori* dans un contexte de détérioration avancée des conditions de travail, que même la loi ne peut contrer. ●

« Les collectifs de travail sont des espaces de rencontre et d'entraide qui ont un rôle crucial dans la protection et la prévention des risques psychosociaux. »

Avec la platformisation, on franchit une nouvelle étape du capitalisme »

Sarah Abdelnour, sociologue à l'Université Paris Dauphine, étudie les transformations du monde du travail, au prisme des plateformes numériques. Elle convoque Marx pour rappeler la domination qui s'exerce sur les nouveaux prolétaires que sont les auto-entrepreneurs. À rebours du discours dominant, qui prône liberté individuelle, réussite entrepreneuriale et justifie les inégalités socio-économiques.

Sang-Sang Wu
Yves Raisiere
Journalistes



Sarah Abdelnour, l'irruption des plateformes numériques bouleverse les formes traditionnelles de l'emploi. En quoi est-ce un retour au XIX^e siècle, quand le droit du travail n'était pas structuré ?

C'est un peu étonnant ce mélange d'hyper modernité (ou affichée comme telle par les plateformes) et de régression historique en termes de modèle d'emploi. D'un côté, on a des entreprises qui se présentent comme issues du monde technologique, de l'innovation, de la disruption. Et dans le même temps, elles ont recours à des formes de mise au travail très anciennes, c'est-à-dire via des travailleurs isolés, non protégés par le droit du travail. On parle de retour au tâcheronnat, au marchandage, à la rémunération à la pièce. Avec les livreurs à vélo, il y a même eu une régression dans les quelques années d'existence des plateformes, puisqu'on est passés du salaire à l'heure au salaire à la course.

Certain-es chercheur-euses ont tracé un parallèle entre les plateformes numériques et les intermédiaires qui pratiquaient le marchandage au XIX^e siècle, un système interdit car assimilé à de l'exploitation. Pourquoi établir ce rapprochement ?

À cette époque, dans beaucoup de pays européens, les ouvriers n'étaient pas tous rassemblés dans de grandes usines. Ils étaient plutôt isolés, tantôt à domicile, tantôt disséminés au sein de petits ateliers. Étant donné qu'ils étaient rarement en lien direct avec le patron ou l'entreprise, il y avait souvent un intermédiaire qui faisait ce qu'on appelait du marchandage. Son rôle était de négocier avec le patron et de commander le travail aux travailleurs. Un peu comme les plateformes numériques comme Deliveroo et Uber Eats aujourd'hui. Les ouvriers étant invisibilisés, très éclatés et dispersés, leurs conditions de travail étaient peu protégées par les premières lois sociales du XIX^e siècle. C'est le modèle de la « proto-industrialisation ».

Les plateformes numériques se présentent comme de simples intermédiaires. La réalité, c'est qu'elles organisent le travail, sanctionnent, fixent les rémunérations et vont même jusqu'à instaurer une certaine discipline, sur le corps et dans la tête. A-t-on franchi une nouvelle étape dans le capitalisme ?

Ce retour en arrière en est une nouvelle étape, dans la mesure où c'est l'outil numérique qui a facilité la sortie des travailleurs du cadre collectif et participé à la dispersion du travail, puisque les livreurs n'ont pas vocation à être rassemblés au même endroit. Ce mode de fonctionnement participe de ces formes de dérégulation, de passage sous le radar de la législation. Après, ce n'est pas l'outil qui crée la précarisation. C'est bien parce qu'il y a tout un contexte politique qui permet ces logiques d'entreprise.

On constate un changement politique ces dernières décennies, avec un détricotage des droits sociaux et une méfiance, voire une détestation, de l'État et des services publics. À quand remonte ce tournant ?

Beaucoup de travaux en histoire, sociologie, économie et philosophie politique notent un moment de bascule dans les années 70. À partir de là, on observe un changement de référentiel politique, qui s'incarne autour des figures de Margaret Thatcher et de Ronald Reagan. Dans les années 90, c'était plutôt la grille de lecture géopolitique qui prévalait pour comprendre les revirements de cycles historiques. On disait qu'avec la chute de l'empire soviétique, il n'y avait plus de contre-modèle, et que ça avait contribué au déclin des idées plus socialistes. Par la suite, il y a eu de plus en plus de travaux qui se sont intéressés à un niveau plus micro. Par exemple, en étudiant les changements de trajectoire scolaire des fonctionnaires des ministères, pour dire qu'ils sont de plus en plus formés dans des écoles de commerce où on critique le rôle de l'État. L'explication se trouve sans doute dans un ensemble de phénomènes à des échelles différentes.

D'après vous, pourquoi l'œuvre de Marx permet une compréhension fine du fonctionnement du capitalisme de plateforme ?

Je pense qu'on ne comprend pas le fonctionnement des entreprises dans le monde capitaliste si on ne pose pas la question du profit et de la valeur. Pour Marx, les structures de pensée qui se diffusent dans une société soutiennent et accompagnent un système où les gens qui ont du pouvoir sont essentiellement ceux qui possèdent les ressources économiques. Lesquelles vont de pair avec le pouvoir politique et l'idéologie, c'est-à-dire l'ensemble de l'appareil qui produit les idées, mais aussi les textes de loi. Marx appelle ça la « superstructure sociale ». L'infrastructure, ce sont les rapports économiques. Et la superstructure, ce sont donc les relations sociales, les idées, les textes législatifs, la religion. Bref, c'est l'idéologie des classes dominantes qui va permettre au système économique de se maintenir.

Pourriez-vous en donner une illustration concrète ?

Comme on vit dans un système économique capitaliste, on a créé des lois qui protègent la propriété privée ; on véhicule un registre de discours selon lequel chacun mérite la place qu'il occupe dans la société, et que si on est courageux, on s'en sort tout seul. C'est une manière de laisser les pauvres dans la pauvreté, et de légitimer les inégalités sociales. Si je reviens à tout ça, c'est parce qu'il y a un discours qui laisse entendre que finalement, les travailleurs sont libres et ont toujours le choix.

En ce qui concerne les plateformes, elles vont jusqu'à dire qu'elles « offrent » du travail à ces livreurs qui, sans elles, n'auraient aucun revenu...

Admettons qu'elles disent vrai. Mais dans ce cas, allons jusqu'au bout de la logique. Si elles veulent vraiment le bien-être des gens, qu'elles partagent leurs plantureux profits avec eux ! La question de savoir si cette situation leur convient ne peut pas suffire. À l'époque du travail des enfants, on aurait pu dire que ça « convenait » aux familles. Mais en réalité, c'est surtout qu'elles n'avaient pas d'autre choix pour survivre. Ici, c'est pareil : on est dans un système économique qui ne leur offre pas trop d'autres options. Il faut déconstruire cette rhétorique car elle invisibilise les inégalités sociales et le fait que c'est parce que les plateformes ne rémunèrent pas suffisamment les travailleurs qu'elles font autant de profits.

Votre thèse de doctorat portait sur le statut d'auto-entrepreneur en France, auquel ont massivement recours les livreurs. Censé lutter contre le chômage, ce régime résulte d'un choix politique qui privilégie une prise en charge individuelle des difficultés sociales. Il est certes porté par la droite, mais ne l'est-il pas aussi par une certaine gauche ?

En France et à l'échelle européenne, la gauche de gouvernement, sous l'étiquette socialiste, a effectivement intégré la promotion de l'entre-

« Pour les tenants de l'idéologie néo-libérale, quand on est précaire, il vaut mieux porter les valises des riches qui partent en voyage plutôt que de ne rien faire. »

prenariat dans son discours. La droite libérale va assumer plus clairement qu'il s'agit d'un dispositif visant à faciliter la création d'entreprises et à supprimer les lourdeurs administratives, selon un modèle à l'américaine. La gauche, elle, va donner une coloration sociale à ces dispositifs. Elle va dire que pour les personnes en difficulté, créer sa boîte est une manière de se sauver soi-même. N'oublions pas qu'il y a quand même une gauche plus critique dans l'espace politique. Au moment des premières discussions, dans les années 70, les communistes français étaient complètement contre. Il subsiste aujourd'hui des voix critiques, mais on dit qu'elles s'accrochent à une vieille lune soutenue par l'extrême gauche.

En quoi le discours prônant les vertus du statut d'auto-entrepreneur est-il si problématique ?

Ce régime a été pensé pour apporter un complément de revenu aux étudiants, aux retraités, aux chômeurs. Il était censé être le couteau suisse du pouvoir d'achat. Comme si c'était aux gens eux-mêmes de bricoler leur petite source de revenus. Cette conception masque les combats collectifs pour l'amélioration des conditions de travail, des rémunérations, des formes d'émancipation. Et en réalité, cet outil de sortie du monde régulier du travail a beaucoup été utilisé par les entreprises. Les défenseurs de ce système disaient que ça allait ressusciter des petits boulots comme porteur de valise dans les gares ou cireur de chaussures. Dans leur logiciel politique, cela devait redonner une forme de dignité aux gens. Dans son livre sur l'histoire du salariat, Robert Castel dit que depuis le Moyen-Âge, il y a cette opposition entre les bons et les mauvais pauvres. Les premiers sont ceux qui travaillent et se montrent courageux, tandis que les seconds sont ceux qui font la manche. Pour les tenants de cette idéologie, quand on est précaire, il vaut mieux porter les valises des riches qui partent en voyage plutôt que de ne rien faire.

Les plateformes numériques ont la loi de leur côté. À part des exceptions comme l'Espagne, les pays européens ne semblent pas être particulièrement pressés de transposer dans leur droit national une directive européenne qui introduit une présomption de salariat pour les travailleurs des plateformes. Le salariat est-il la panacée ?

Le salariat désigne un modèle social organisé autour du salaire comme un revenu en partie socialisé, c'est-à-dire où il y a de la mise en commun des ressources. Mais le salariat, ça décrit aussi une forme de travail subordonné et contrôlé. À tout prendre, je pense que pour les travailleurs, le modèle salarial est meilleur que le modèle d'auto-entrepreneur généralisé. Car on peut être salarié et être très autonome dans l'organisation de son travail. On peut garder des formes de travail protégées avec de la solidarité, sans forcément être dans un travail contrôlé. Inversement, on peut avoir un emploi subordonné, sans aucune protection. C'est le cas des livreurs d'aujourd'hui.

L'action collective est-elle possible malgré l'atomisation des travailleurs, qui est assez caractéristique du fonctionnement des plateformes ?

Les premières mobilisations de chauffeurs Uber se sont structurées assez rapidement après l'arrivée des plateformes. Elles n'étaient ni spontanées ni individuelles, mais émanaient de collectifs qui ont pris la forme de syndicats, même si ces travailleurs ressentaient de la défiance vis-à-vis de ces acteurs. L'un des meneurs de la mobilisation disait : « *Ce sont peut-*

« **Il faut se réapproprier les arguments autour de l'émancipation, de la liberté, du refus de la hiérarchie qui sont mis au service de la flexibilité des travailleurs.** »



être des connards, mais ce sont eux qui vous ont donné vos congés payés ». Les chauffeurs sentaient la nécessité de se défendre face à des entreprises qualifiées de cancers et de parasites pour la société. En parlant d'exploitation et de casse sociale, ils avaient finalement des revendications assez proches des luttes syndicales. Ce qui était inédit pour des mobilisations d'indépendants qui habituellement sont plutôt libérales et de droite, ont des discours anti-impôts et réclament moins d'intervention de l'État.

Est-ce que la différence avec le XIX^e siècle, c'est qu'aujourd'hui, on a goûté aux droits sociaux et on fait la différence entre un droit et un privilège ?

Il est clair que ces acquis ou conquises sociaux créent un point de référence. Pour citer Bernard Friot, c'est du « déjà-là ». Les gens en ont fait l'expérience. Ça fait une différence avec le XIX^e siècle. Après, à l'époque, ils ont justement réussi à se battre sans cette référence préalable. Peut-être que l'avenir est donc surtout de penser de nouvelles formes, et ne pas juste revenir à ces références précédentes. Le tout en continuant cette trajectoire de progrès social vers des propositions où on arrive encore mieux à conjuguer émancipation dans le travail, décision collective et formes de protection solidaires.

© Naka — Adobe Stock

Quels contours ces aspirations pourraient-elles prendre ?

On pourrait réfléchir à un modèle de socialisation des ressources, qui s'organise autour de la solidarité de ses membres, de la continuité des revenus, dans un cadre de possession collective des structures de production, où tout le monde participerait à la discussion autour de ce qu'on veut produire, ou pas, en tant que société. Et d'en partager collectivement les fruits. En fait, il faut sans doute réussir à se réapproprier les arguments autour de l'émancipation, de la liberté, du refus de la hiérarchie qui, pour le moment, sont mis au service de la flexibilité des travailleurs. Mais il ne suffit pas d'avoir la bonne rhétorique ou les bonnes idées. Des conditions sociales et politiques doivent être réunies pour les faire advenir. Et c'est sûr qu'en ce moment, ce n'est pas le cas.

Le combat est-il perdu d'avance ou le pire n'est pas certain ?

Si on regarde sur une longue période, on voit qu'il y a quand même un sens de l'Histoire qui va vers plus de progrès social. Il ne faut pas baisser les bras car les libéraux, eux, n'ont pas lâché quand est née la Sécurité sociale. Et à l'époque, ce n'était pas une évidence. Puis, il y a quand même une part d'imprévu dans l'Histoire, qui dépasse ce qu'on peut prédire. On pourrait être surpris. C'est pour cela qu'il ne sert à rien de se résigner. ●