



3^{èmes} Rencontres Francophones Transport Mobilité

Marne-la-Vallée, du 8 au 10 juillet 2020

Session 12

L'organisation de la mobilité par les plateformes numériques : enjeux économiques et juridiques

Organisatrices de la session

Guilbot Michèle, Ifsttar/TS2/LMA, michele.guilbot@ifsttar.fr

Rème-Harnay Pétronille, Ifsttar/AME/Splott, Petronille.reme-harnay@ifsttar.fr

Numéro spécial de revue projeté

RTS

Texte de l'appel à communications

Nous appréhendons le sujet par une illustration : la mise en relation triangulaire impliquant le fournisseur de service(s), l'utilisateur et un intermédiaire. Cette approche permet d'intégrer la situation ambiguë de l'intermédiaire (la plateforme) et une interrogation sur le statut de la nouvelle catégorie de travailleurs (chauffeurs, coursiers, ...). Des communications portant sur des relations bi-latérales entre plateformes et usagers ne sont cependant pas exclues pour éclairer la problématique (automobiles ou trottinettes en auto partage).

L'entreprise Uber qui met en relation fournisseurs de services de VTC et demandeurs a ouvert la voie au mouvement d'« ubérisation » qui englobe les transports de personnes et de marchandises. Ainsi, de nouvelles entreprises d'intermédiation s'appuyant sur des applications embarquées sont apparues dans les années 2010, comme Marcel, Deliveroo, Ubereats, etc... Certaines, comme TokTokTok, Take Eat Easy ou Foodora France ont disparu aussi vite. Le modèle proposé, qualifié de disruptif, utilise des algorithmes sophistiqués d'allocations des commandes couplés à des logiciels de géolocalisation performants. Néanmoins, derrière ce modèle se cachent des situations juridiques et économiques complexes qui nécessitent une redéfinition des statuts des acteurs en présence, voire de leur protection juridique.

Au premier rang, se trouvent les acteurs qui travaillent pour ces plateformes comme chauffeurs ou coursiers et pour lesquels la qualification de la relation juridique avec elles pose question. En France, ces travailleurs signent généralement des contrats de sous-traitance (Rème-Harnay, 2018). Ils se déclarent en tant que micro-



entrepreneurs et sont soumis aux injonctions du management algorithmique des plateformes (Rosenblat et Clark, 2016). Toutefois la requalification de ce contrat en une relation salariée, en un classique lien de subordination, n'est pas exclue, comme le suggère la Cour d'appel de Paris pour les chauffeurs de VTC (10 janvier 2019) ou la Chambre sociale de la Cour de cassation en 2018 pour les coursiers (28 novembre 2018) (Guilbot et Boyer, 2019).

Les interventions législatives, depuis 2014 jusqu'à la loi LOM encore en débat, tendent à renforcer la responsabilité des plateformes vis-à-vis de leurs travailleurs. Si ces évolutions juridiques peuvent être saluées, elles pourraient cependant être nuancées pour permettre une véritable évolution vers un nouveau modèle économique tout en préservant les droits des travailleurs et ceux des usagers (Guilbot et Boyer, 2019).

D'un point de vue socioéconomique, la relation actuelle entre plateformes numériques et travailleurs s'inscrit dans la continuité de la relation de sous-traitance, née dans les années 1980 pour le transport de marchandises. Un système d'incitations, qui passe par des propositions de bonus, des notifications en fin de course (ou de *shift*), un paiement à la course, des modalités d'accès au planning d'inscription, donne l'illusion qu'il n'existe plus d'ordres dictés par une organisation hiérarchique mais plutôt des suggestions ou des propositions. Le contrat n'a même plus besoin d'être rompu, il suffit d'annuler l'accès du travailleur à l'application. La tentation de se libérer de la hiérarchie traditionnelle du monde du travail, des obligations morales et juridiques attachées aux relations employeurs/employés, ne peut cacher une forte dépendance économique des travailleurs vis-à-vis des plateformes (Rème-Harnay, 2019 ; Boyer, 2019).

Sont attendues des communications qui s'intéressent à l'ambivalence des statuts, celui des plateformes et celui des travailleurs, déclinées sur les plans économique et juridique. Les questions de protection des données des utilisateurs des plateformes tout comme la protection des Etats face à la remise en cause des schémas fiscaux pourraient aussi être évoquées. Le modèle économique des plateformes pourra aussi être questionné : difficulté de rentabilité, risque de faillite ou de rachat sont autant de défis à relever pour ces plateformes, même les plus réputées.

Mots clés

Plateformes numériques, nouvelles mobilités, VTC, course urbaine, données personnelles, droit du travail