

Le travail précaire est à la mode

Le Soir - AMANDINE CLOOT - 6/10/2015

Uber, Amazon... Mais aussi la belge Take Eat easy préfèrent payer à la course plutôt que d'employer. La class action lancée aux États-Unis contre le disrupteur des taxis pourrait remettre ces modèles très en vogue en question.

La gig économie », « l'économie à la demande », « l'uberisation de l'entreprise »... Si la terminologie n'est pas encore fixée, certains termes de ce nouveau modèle économique qui émerge un peu partout, le sont déjà. Uber et son service de voitures avec chauffeur UberX, Amazon et son tout frais système de livraison Flex ou encore la belge Take Eat Easy et ses coursiers à vélo reposent tous trois sur un même principe : employer une main-d'œuvre principalement indépendante et donc non salariée. Un développement exponentiel qui pose question.

Prenons Take Eat Easy, start-up belge en vue. Spécialisée dans la livraison de plats de restaurant à domicile et à vélo, la jeune entreprise a levé pas moins de 16 millions d'euros depuis l'année dernière. Normal, son service cartonne auprès du consommateur. Pour 2,5 euros, ce dernier a la possibilité de faire livrer son lunch ou son dîner à la maison. Un prix hors concurrence. « *Nous offrons la possibilité aux restaurants d'externaliser un service qui est difficile à mettre en place et qui leur coûte cher* », explique son CEO, Adrien Roose. La start-up, elle, se rémunère via une commission de 30 % sur les plats livrés. Quant à ses cyclistes, des centaines rien qu'à Bruxelles (Take Eat Easy est aussi installée à Paris, Madrid...), ils sont payés 7,5 euros la course et ont le choix de travailler quand ils le souhaitent par shift de trois ou quatre heures le midi ou en soirée. Aucun salaire fixe n'est donc garanti pour ces derniers durant les heures de mobilisation. Ces collaborateurs de l'entreprise utilisent par ailleurs leur propre matériel. « *Si je crève, cela est à ma charge* », explique un coursier Take Eat Easy qui préfère rester anonyme.

Même principe pour UberX, qui a pris ses quartiers à Bruxelles le mois dernier : les chauffeurs UberX conduisent leur véhicule personnel et sont payés à la course, sur laquelle Uber prélève un pourcentage lui permettant de se rémunérer.

Rengaine identique encore pour le nouveau service « Flex » fraîchement lancé par le géant Amazon aux États-Unis qui collabore exclusivement avec des chauffeurs indépendants, non professionnels et à la demande. En inaugurant ce système, l'américaine a lancé trois justifications : offrir le service le plus rapide possible au client, permettre une extrême flexibilité du travail et diminuer ses frais de livraison qui augmentent plus vite que son chiffre d'affaires...

Si les trois sociétés évoquent un « travail d'appoint » pour leurs collaborateurs, aucune d'entre elles n'impose pourtant une limite horaire journalière. Bref, si cela vous chante, vous pouvez devenir livreur Take Eat easy ou chauffeur Uber à plein-temps.

Numérisation et précarisation

La pratique du travail en freelance n'est bien sûr pas née hier. Toutes sortes de secteurs traditionnels l'emploient depuis belle lurette (la presse notamment). Mais dans le sillage d'Uber et de son succès phénoménal – l'entreprise est tout de même valorisée à 50 milliards de dollars ! –, nombreuses sont les start-up qui décident aujourd'hui d'investir un domaine où les marges sont très faibles (la livraison, comme Take Eat Easy par exemple). Et grâce à des algorithmes bien fichus et aux techniques de géolocalisation, ces sociétés reposent majoritairement sur l'efficacité de leur application : avoir du « vrai » personnel devient donc obsolète pour ces dernières. Ce qui leur permet aussi de sérieuses économies par rapport à leurs concurrents plus traditionnels. Uber emploie mille personnes pour des centaines de milliers de chauffeurs indépendants dans le monde. Amazon ajoute à sa masse salariale une bonne partie de travailleurs à la demande. La jeune Take eat Easy a engagé 70 personnes en un temps record certes, mais « collabore » avec plusieurs centaines de coursiers indépendants. Pour Adrien Roose, le problème est belge avant d'être social : *« Il n'y a pas un vrai statut intermédiaire chez nous. Rien n'est fait pour encourager ou pour faciliter l'accès au statut d'indépendant complémentaire. Si des discussions sont lancées à ce niveau, j'y prendrai part. Mais pour l'instant, nous nous développons, j'ai autre chose à faire »*. En Belgique, peu d'alternatives aux statuts d'indépendant ou d'indépendant complémentaire, parfois lourds à mettre en place pour un job d'appoint ou de courte durée, existent en effet. Chez nos voisins français ou britannique, le statut d'auto-entrepreneur permet une plus grande flexibilité du travail. Mais ne règle pas le problème d'absence de couverture sociale découlant du « travail à la demande ».

Class action

Entre évolution inéluctable du monde du travail ou l'interdiction nécessaire, on le voit le législateur a du mal à s'emparer de la matière. Ces sociétés évoluant certes plus rapidement que les textes de loi... Mais la class action autorisée début septembre par un juge américain contre Uber pourrait bien faire jurisprudence dans les tribunaux du monde entier. Potentiellement, 160.000 chauffeurs Uber américains sont invités à la rejoindre et à réclamer des indemnités pour compenser leur droit manqué à un vrai contrat de travailleur. Une décision qui remet totalement en question le modèle développé par Take eat easy notamment. *« Nous suivons cela de près. Je comprends les fondamentaux, il ne faut pas que cela devienne une excuse de la nouvelle économie »*, répond Adrien Roose. *« Mais après tout nous proposons une alternative aux coursiers qui travaillent en noir ! Nous ne pourrions pas opérer avec le statut d'employés. Il y a trop de lourdeurs administratives »*, conclut le CEO, moins à l'aise qu'à l'accoutumée. Et peut-être également trop de frais.

«Je ne gagne pas assez»

« Je préfère rester anonyme car Take Eat easy est une source de revenus pour moi. J'apprécie le côté flexible de ce job. Je peux m'inscrire quelques jours à l'avance pour les shifts que je souhaite (trois ou quatre heures le midi ou le soir, NDLR). Par contre, je ne gagne pas assez et je ne sais jamais combien je gagnerai sur un shift à l'avance. Je facture mes prestations via la Smart et à 7,5 euros la course, je dois souvent regrouper plusieurs jours de travail sur une seule prestation pour atteindre le minimum légal à déclarer. On sent que le management fait des efforts, en essayant de mettre en place des bonus, notamment, quand il pleut. Mais leur volonté est clairement de faire de l'argent et de continuer à développer l'entreprise, pas de nous chouchouter. Je suis étudiant, je ne suis donc pas beaucoup taxé. Mais pour quelqu'un qui est coursier à côté de son emploi principal ou qui exerce cette activité à plein-temps, c'est vraiment très mal rémunéré. »

«C'est un vrai débat de société»

Pour l'avocat spécialisé en droit du travail du cabinet Younity, Jean-Philippe Cordier, une nouvelle économie est en train d'émerger et avec elle un débat de société.

Est-ce que le modèle de société d'Uber ou de Take Eat Easy pose un problème légal en Belgique ?

La thématique du travail à la demande n'a pas encore été vraiment abordée en Belgique. On dit souvent par contre que l'économique précède le juridique, que le droit n'est que le reflet d'une société à un moment donné. Il est difficile de dire à ce stade si l'on va légiférer en Belgique pour tenter de donner un cadre au travail à la demande. Un aspect très important est de savoir si les travailleurs en question sont dans une réelle position d'indépendance par rapport à leurs employeurs. Ont-ils le droit de refuser une course à vélo durant leur shift ou de ne pas prendre une course Uber ? Ou sont-ils obligés d'accepter ? Dans le cas d'Uber, l'ONSS s'est prononcée très récemment en jugeant que les chauffeurs Uber étaient des indépendants.

Existe-t-il un tarif minimum pour ce type de prestation ou l'employeur est-il libre de fixer ses tarifs ?

On est dans le cadre d'une relation d'indépendance, pas dans une relation d'employeur-salarié où s'imposent des conventions collectives, des tarifs minimums... Donc l'employeur décide. Il faudra se poser par contre la question suivante : le tarif proposé est-il équilibré par rapport à ce que gagne pour exercer la même fonction un travailleur salarié ? Il faut aussi souligner que certains travailleurs se retrouvent parfaitement dans ces systèmes extrêmement flexibles.

La class action contre Uber aux États-Unis pourrait faire jurisprudence chez nous ?

Il faudra du temps. Pour l'instant, en Europe, un débat de société doit avoir lieu. Plus éthique que juridique ! Nous sommes dans un nouveau modèle économique. Une fois que l'on aura reconnu le fait que nous entrons aujourd'hui dans cette nouvelle

organisation du monde du travail, il faudra légiférer en fonction. La Belgique est un État providence, il est possible qu'elle favorise moins ce type d'entreprises pour protéger le travailleur.