

Les chauffeurs Uber, canuts du XXI^e siècle ? Uber drivers: The mill workers of the 21st century? Los taxistas UBER, ¿Canuts del siglo XXI?

Claire Bonici

Number 346, October 2017

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1041724ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1041724ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Association Recma

ISSN

1626-1682 (print)

2261-2599 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Bonici, C. (2017). Les chauffeurs Uber, canuts du XXI^e siècle ? *Revue internationale de l'économie sociale*, (346), 87–99.

<https://doi.org/10.7202/1041724ar>

Article abstract

This article looks at the “uberisation” of employment relations as this innovative model becomes a widespread reality in our society. The intermediation platforms that respond to unmet consumer demand while providing an alternative employment solution for the unemployed seem to have reinvented employment relations and present a new economic model. However, is this really such a new and original way of operating? The article develops its argument by making a comparison with the canuts, the weavers in Lyon’s silk mills in the 19th century. It also pursues historically tested avenues, such as the mutual movement, to frame this new model of a “digital economy on demand” that challenges social systems and leaves a growing number of workers without legal protection.

LES CHAUFFEURS UBER, CANUTS DU XXI^e SIÈCLE ?

par Claire Bonici*

Cet article propose une réflexion sur l'« ubérisation » des rapports de travail au moment où ce modèle se présente comme une réalité innovante de notre société. Les plateformes d'intermédiation qui répondent aux demandes non satisfaites de consommateurs tout en fournissant une solution alternative d'emploi à des personnes au chômage semblent réinventer les rapports de travail et proposer un nouveau modèle économique. Cependant, ces fonctionnements sont-ils si nouveaux ou inédits ? En prenant l'exemple des canuts au XIX^e siècle, l'article apporte des éléments d'analyse et de réflexion. En même temps, il propose des pistes déjà éprouvées historiquement, telles que le mutualisme, pour encadrer ce nouveau modèle « d'économie numérique de la demande » qui remet en cause les systèmes sociaux et laisse de plus en plus de travailleurs sans protection juridique.

Uber drivers: The mill workers of the 21st century?

This article looks at the “uberisation” of employment relations as this innovative model becomes a widespread reality in our society. The intermediation platforms that respond to unmet consumer demand while providing an alternative employment solution for the unemployed seem to have reinvented employment relations and present a new economic model. However, is this really such a new and original way of operating? The article develops its argument by making a comparison with the canuts, the weavers in Lyon's silk mills in the 19th century. It also pursues historically tested avenues, such as the mutual movement, to frame this new model of a “digital economy on demand” that challenges social systems and leaves a growing number of workers without legal protection.

Los taxistas UBER, ¿Canuts del siglo XXI?

Este artículo trata de la “uberización” de las relaciones de trabajo en el momento en que este modelo se impone como una realidad innovadora de nuestra sociedad. Las plataformas de intermediación, respondiendo a las demandas insatisfechas de los consumidores y ofreciendo una solución alternativa de empleo para los desempleados, parecen reinventar las relaciones de trabajo y proponer un nuevo modelo económico. Sin embargo, ¿son estos funcionamientos tan nuevos o inéditos? A partir del ejemplo de los Canuts del siglo XIX, el artículo aporta elementos de análisis y de reflexión. Al mismo tiempo, se sugieren algunas pistas ya probadas históricamente, tal como el mutualismo, para delimitar este nuevo modelo de “economía numérica según la demanda” que pone en entredicho los sistemas sociales y que deja más y más trabajadores sin protección jurídica.

* Docteur en droit social.

Quelle soit louée pour ses vertus libératrices ou décriée pour ses effets précarisants, l'« ubérisation » semble désormais s'imposer à la société, perturbant le modèle salarial en vigueur. Pour autant, le concept est-il si innovant qu'il convienne de recourir à un néologisme pour le désigner? Le phénomène d'ubérisation réinvente-t-il véritablement les rapports de travail? Sur le plan juridique, le modèle Uber n'est guère original : il se contente d'utiliser une formule déjà ancienne, celle de l'autoentreprise, pour structurer une organisation permettant à des équipes restreintes de décideurs de piloter – *via* une plateforme numérique – une main-d'œuvre indépendante, souple et adaptable aux besoins constamment variables de consommateurs potentiels. En revanche, le recours de plus en plus massif à l'utilisation de ce dispositif par des plateformes d'intermédiation questionne le paradigme du salariat et provoque un débat sur notre modèle social (Best, 2015; Foutrier, 2015).

Dans cette réflexion, une approche historique peut apporter quelques enseignements sur cette question contemporaine qui préfigurerait, selon certains, une métamorphose de l'économie comparable à la révolution industrielle d'hier. C'est cette démarche qu'entend initier la présente contribution qui évoque la Fabrique lyonnaise au XIX^e siècle, un exemple d'organisation du travail qui tend à montrer que le modèle Uber n'est peut-être pas aussi inventif qu'il paraît.

La fabrique lyonnaise et Uber, modèles comparables?

Partout dans le monde, la révolution numérique initie une nouvelle phase de transformation du paysage économique, en favorisant l'émergence de travailleurs-micro-entrepreneurs territorialement atomisés, au service de plateformes centralisées donneuses d'ordres. Considérée comme un levier de développement pour l'avenir, cette mutation évoque toutefois, par certains aspects, un modèle économique bien spécifique : celui de la Fabrique lyonnaise qui organisa le travail des canuts jusqu'à la fin du XIX^e siècle. En effet, bien qu'indépendants juridiquement, les travailleurs des grandes plateformes numériques marchandes se trouvent souvent, du fait du contexte de chômage, dans une situation de dépendance et de précarité qui les rapproche de la dépendance économique de ces emblématiques tisseurs, il y a deux siècles.

La Fabrique et ses caractéristiques

Il peut sembler audacieux d'oser un rapprochement entre des modèles de production aussi différents que celui de l'actuelle plateforme Uber et celui de l'ancienne Fabrique. Pourtant, les travailleurs Uber comme les canuts se trouvent au cœur de rapports de production façonnés autour de l'entière satisfaction

de la demande. Pour éclairer le propos, il convient de rappeler quelques traits de ces ouvriers. Au XIX^e siècle, Lyon, « ville du travail » doit sa prospérité à la soie dont la production s'organise selon un mode singulier qui la distingue nettement des métropoles ouvrières comparables. Contrairement à ces dernières où l'industrie se développe au sein de grandes firmes concentrant un prolétariat né de l'exode rural, le processus de production lyonnais demeure toujours celui, traditionnel, de la manufacture « dispersée » (Frobert, 2009). Dans ce schéma directement hérité de l'Ancien Régime, la confection des tissus de soie s'éparpille dans de multiples ateliers, petites unités productives au sein desquelles des chefs d'atelier indépendants sont liés à des négociants dans des rapports de travail qui font l'objet de contractualisations commerciales successives, au gré de la demande des clients. Juridiquement, chacun des actes contractuels est valable pour un ouvrage unique qui détermine précisément l'objet pour lequel il a été conclu ainsi que la rémunération du chef d'atelier responsable de l'exécution de la tâche. Une fois l'ouvrage exécuté, la convention cesse. Entre les deux contractants, il n'est point question de lien durable, de subordination, de rapport hiérarchique, mais bien de relation librement consentie entre deux types d'acteurs cantonnés dans leur rôle respectif par des frontières hermétiques, de la façon suivante :

- D'une part, les marchands-négociants, noyau de la bourgeoisie de la cité, qui font fabriquer. Donneurs d'ordres, détenteurs des matières premières, maîtres des débouchés de la production de par leur rôle d'intermédiation avec les clients, ces derniers animent la production sans y participer concrètement.
- D'autre part, les chefs d'atelier à l'ambigu statut de semi-entrepreneur d'ouvrages, entièrement dépendants des commandes des marchands auxquels ils justifient de l'accomplissement de leur tâche et de la bonne utilisation des matières premières. Tisseurs à domicile, ils sont payés à la tâche : à partir des matières confiées par les marchands fabricants, ils façonnent des étoffes de soie selon un tarif fixé par aune de tissu. Propriétaires des métiers, ils assument les frais de loyers, exécutent des tâches soigneusement prescrites par le négociant en mobilisant l'entraide familiale ou/et en employant eux-mêmes une main-d'œuvre qu'ils gèrent et rémunèrent.

Après la Révolution, la Fabrique s'accommode des nouveaux principes de liberté de travail et du commerce comme du cadre posé par le code Napoléon. Désormais, c'est le droit des obligations qui va régir les rapports négociant/chef d'atelier, dans le cadre du contrat de louage d'ouvrage. Le chef d'atelier est considéré comme un entrepreneur d'ouvrage contractualisant avec le négociant, son donneur d'ordre (Vernus, 2010). En théorie, une grande liberté préside donc à la négociation du contrat entre ces deux parties réputées égales. En pratique toutefois, le lien conventionnel

qui en résulte assoit une nette domination des négociants sur une main-d'œuvre payée à la tâche, flexible à l'envi, même dans l'hypothèse où les relations entre les parties s'inscrivent dans une certaine durée. De fait, pour chacun des ordres du négociant, une impitoyable négociation s'instaure et se traduit par une contractualisation dans laquelle, le plus souvent, les chefs d'atelier deviennent la première variable d'ajustement, notamment lors des grandes crises. Durant ces périodes d'incertitudes, ces derniers absorbent donc très directement les conséquences des fluctuations de commandes de cette production de luxe particulièrement soumise aux aléas de la mode. Leurs métiers cessent alors de battre, les acculant au chômage voire à la cessation de leur activité. Les conséquences d'une pareille organisation se traduisent par un clivage social marqué entre façonniers et négociants. Des luttes s'engagent pour obtenir des règlements professionnels négociés de manière centralisée et collective, de façon à rompre l'isolement inhérent à l'éparpillement des ateliers dans la ville. Pour célèbre qu'elle soit, la révolte de 1831 n'apparaît à cet égard que comme un épisode parmi d'autres d'une lutte incessante pour l'augmentation des tarifs dans une organisation déséquilibrée et dichotomique :

- d'une part, les marchands fabricants décident unilatéralement des règles du jeu applicable au sein de la Fabrique (et fixent, au plus bas, le tarif);
- d'autre part, les travailleurs indépendants opèrent des mises de fonds et assument les dépenses que les détenteurs de capitaux auraient eux-mêmes assumées s'ils avaient pu en espérer un gain ou une rentabilité meilleure (Moissonnier, 1958; Rude 2007).

Des similitudes avec l'« économie de la demande » des plateformes

Le schéma organisationnel de la Fabrique rappelle, à certains égards, le modèle d'« économie de la demande » développé par les plateformes numériques. Le concept est certes reconsidéré à l'aune du numérique et réactualisé mais, près de deux siècles – et un Code du travail – plus tard, il semble reprendre la partition du contrat de service en attribuant à chacun des rôles définis et forgés autour du principe libéral d'autonomie de la volonté dans une société d'individus considérés comme libres et égaux. En effet, en organisant le lien entre internautes disponibles pour exécuter des tâches prescrites et utilisateurs, la plateforme Uber s'assure du concours d'une force de travail dotée, en apparence au moins, d'une liberté d'organisation. Pour autant, cet archétype de l'économie « disruptive » orchestre une relation de travail, dit contrat de partenariat, sur une partition connue, mettant en présence chauffeurs professionnels indépendants et isolés, et organisateur de la plateforme, donneur d'ordres. Cette dernière, qui s'apparente à la Fabrique ou plus généralement au tâcheronnat (Massé, Borel, Demailly, 2015), s'en écarte cependant au moins sur trois points.

Tout d'abord, contrairement aux marchands/fabricants qui assuraient seuls la relation avec les acheteurs des productions de soie, les plateformes collaboratives ne détiennent pas le monopole du rapport au client. Elles se « contentent » d'établir avec eux une exigeante intermédiation qui garantit la qualité du service rendu, en imposant aux prestataires des règles rigoureusement définies. Ce faisant, elles confinent les prestataires à une exécution conforme des tâches et finalement, vidant les relations entre chauffeurs et utilisateurs de leur substance. Ensuite, les marchands/fabricants fournissaient aux chefs d'atelier l'ensemble des matières premières nécessaires à la confection des pièces, ce qui n'est pas le cas de la plateforme Uber dont l'activité repose entièrement sur une flotte de véhicules mise à disposition par des chauffeurs-prestataires eux-mêmes. Enfin, les chefs d'ateliers travaillaient souvent avec leurs familles, voire avec des ouvriers qu'ils employaient et dont ils assumaient la charge : c'est là une modalité qu'Uber ne cautionne pas.

Malgré ces divergences, le modèle de tissage imposé par la Fabrique, comme le label Uber, s'enracine dans un carcan de règles contraignantes pour les producteurs/prestataires. Dans les deux cas, ce sont ces derniers, travailleurs juridiquement indépendants, qui détiennent les outils de production et supportent les coûts et risques de l'activité. A l'image des négociants lyonnais, les plateformes centralisent, mettent à disposition, imposent les obligations : libérés des coûts de production, ils valorisent leur capital (constitué d'un réseau de riches clients pour les uns et d'un espace virtuel de travail pour les autres).

Certes, le prestataire Uber, théoriquement au moins, conserve le choix de ses horaires et il peut travailler pour plusieurs plateformes, voire refuser une mission. Mais cette liberté paraît d'autant plus illusoire que de nombreux chauffeurs consacrent, par nécessité, leur activité à une seule plateforme, qui devient ainsi la source principale, sinon unique, de leurs revenus. Le chauffeur se trouve de ce fait dépossédé d'une grande part de la relation avec le client. Simple exécutant, le chauffeur Uber est alors mobilisable à l'envi dans des conditions fort peu négociées et soumises à des changements soudains et autoritaires de tarifications. Il est tenu de respecter une série d'injonctions qui garantissent la qualité et l'homogénéité de la prestation labellisée par Uber et dont le non-respect est sanctionnable, notamment par une suspension ou une déconnexion de compte arbitrairement décidée par la plateforme. Nul doute que, dans ces conditions, le chauffeur Uber voit sa conduite placée sous un étroit contrôle, dans le cadre d'un « contrat de partenariat » qui lui confère un statut qui ressemble à s'y méprendre à celui du canut lyonnais d'hier, autrefois qualifié d'« artisan économiquement dépendant » par J. Jaurès. Il se trouve dans une situation équivoque (Thomas, 2016) : faux salarié, faux indépendant, il ne bénéficie ni de la protection sociale inhérente au salariat, ni des avantages conférés par un véritable

statut indépendant qui lui permettrait de multiplier les donneurs d'ordres et de diversifier ses sources de revenus. Les prestataires de plateformes peuvent ainsi subir, sans aucune garantie ni contrepartie, des modifications des conditions générales de fonctionnement, ou des changements de rétribution, par simple décision unilatérale du donneur d'ordres/décideur de la plateforme (Cette, Barthélémy, 2017).

Les plateformes collaboratives, qui s'arc-boutent sur le mythe de l'innovation disruptive, mobilisent donc des procédés juridiques déjà éprouvés par les canuts pour révolutionner les marchés traditionnels et les remodeler dans un sens qui fait débat. Alors que leurs thuriféraires louent une nouveauté génératrice de libertés pour les travailleurs et créatrice d'avantages pour les consommateurs, leurs contempteurs dénoncent une « flexi-précarité », plus souvent subie que choisie, dans un contexte de crise. Que l'économie numérique innove par les technologies, logiciels et autres algorithmes mis en œuvre, c'est incontestable, mais nombre de doutes subsistent quant à savoir si ces changements façonneront un cadre rénové, bénéfique et porteur de progrès social.

En filigrane de ce constat, l'histoire (notamment celle des luttes canuses) nous invite à une prudente réflexion face à ce label d'innovation revendiqué par ces grandes plateformes capitalistiques marchandes qui se réclament de logiques de don et de partage mais les mettent au service d'un échange de masse débridé et d'une recherche de profit maximal. Elle nous suggère, en outre, quelques pistes de réflexion pour imaginer l'avenir.

Les leçons de l'histoire lyonnaise

De Jacquard à Uber, de la révolution industrielle à l'irruption du numérique, les changements technologiques et leurs accélérations incessantes modifient les modèles économiques et revisitent la conception du travail (Vitalis, 2015). Au XIX^e siècle, les canuts furent ainsi les artisans d'importantes innovations sociales. Aujourd'hui, les travailleurs des plateformes pourraient bien également contribuer à renouveler la réflexion sur le système économique traditionnel, à la lumière des réflexions et initiatives des acteurs de cette économie de la demande qui semblent redécouvrir les vertus de la régulation et du collectif au travers du mutualisme. En effet, c'est dans le cadre d'un système marqué par l'innovation mais aussi par l'absence de régulation des rapports de travail et l'individualisation des relations contractuelles que les canuts ouvrirent la voie aux futures luttes sociales et ouvrières, une voie dont les plus célèbres épisodes furent les émeutes de 1831 et 1834, révélatrices des tensions inhérentes au louage d'ouvrages. C'est à ce moment que Lyon devint un véritable laboratoire social (Didry, 2016) où s'affirmèrent et se structurèrent les solidarités autour de l'idée de prévoyance mutuelle.

Des canuts artisans d'innovations sociales

Au XIX^e siècle, l'organisation du travail de la soie à Lyon a ouvert bien des perspectives, dans un contexte de changement mondial de modèle productif et d'innovations manufacturières sans précédent. Dans ce creuset lyonnais marqué par les incessantes luttes des canuts laminés par la baisse des prix, vont se développer des expérimentations dont certaines seront relayées par *L'Echo de la Fabrique*, première presse ouvrière pérenne. Lancé par les canuts, cet hebdomadaire inspire, structure leurs contestations et vulgarise leurs souffrances et doléances (Upfel, Shéridan, 2015). Leur expression n'est d'ailleurs pas sans évoquer les luttes plus contemporaines de ces tâcherons du numérique que sont les chauffeurs Uber⁽¹⁾. Le discours canut, lui, va s'enraciner dans une tradition de luttes séculaires visant à équilibrer le rapport de force entre ouvriers et négociants. Ce discours était à la fois plus professionnel et plus polémique que celui des chauffeurs Uber : le souci d'une réglementation fine de la profession structurait la contestation (sur l'accès au métier, les questions de formation-apprentissage) ; il côtoyait des débats passionnés sur les évolutions idéologiques, politiques, sociales en cours ; il se heurtait alors aux blocages inhérents au conservatisme d'un gouvernement de notables et portait les espoirs d'avènement d'une classe ouvrière déterminée à exister et à s'imposer sur la scène publique. En comparaison, l'actuel conflit Uber se centre quant à lui principalement autour des quatre thématiques : la politique tarifaire ; les déconnexions arbitraires ; la protection sociale et les charges. Il relève davantage d'un mouvement d'exaspération exprimé par des personnes fragilisées, peu formées, dans un contexte mondialisé et concurrentiel.

Ainsi, initiée sous l'Ancien Régime, l'idée d'une juridiction originale chargée d'arbitrer les litiges industriels et de réguler la Fabrique trouve son aboutissement sous l'Empire avec la création du conseil de prud'hommes, en 1806. Elaborée à partir des spécificités lyonnaises, cette institution fournit une solution institutionnelle aux conflits internes à la Fabrique. Rappelons que l'institution est alors plurielle, moins judiciairisée qu'aujourd'hui : à côté de fonctions toujours actuelles de règlement des différends par voie de conciliation, elle dispose alors de missions autres. Elle est ainsi plus globalement conçue comme une instance de régulation sociale (Olszak, 1987), économique et technique dans une conjoncture d'essor du libéralisme et d'émergence de la question sociale. Cette mission lui confère des pouvoirs d'expert, proches de ceux des corporations, où des pairs participent à la fixation commune des règles qui leur seront applicables, et ce de manière transversale, en transcendant les clivages sociaux. Lieu neutre, le conseil de prud'hommes se voit attribuer un rôle de gestion commune et auto-administrée de la profession en interne, notamment pour ce qui relève des litiges liés au marché du travail et à son prix. Dans ce cadre, qui se distingue

(1) La similitude des conditions peut notamment se mesurer à la symétrie des vocables : la détresse se raconte autour de la dénonciation de l'esclavage, de la servitude, des injustices et de l'expérience du mépris et de l'humiliation, pour ne citer que quelques-uns des items utilisés, à près de trois siècles d'écart.

des fonctions consultatives dévolues actuellement aux branches professionnelles, l'instance (qui réunit marchands-négociants et chefs d'atelier) garantit les nouvelles modalités de régulations de la Fabrique et facilite la transition entre deux paradigmes économiques a priori peu conciliables. Cette prise de conscience par les professionnels lyonnais de la nécessité d'organiser des régulations collectives concertées permet ainsi à la Fabrique – manufacture typique d'Ancien Régime –, de retrouver la prospérité un temps menacée dans le contexte de libéralisation complète du marché du travail issu des idéaux révolutionnaires. En effet, grâce à ses fonctions de régulation, le conseil des prud'hommes devient alors, sur l'impulsion des professionnels du secteur, un espace de rapprochement entre l'ancien ordre manufacturier et corporatif et le nouvel ordre libéral né de la Révolution. Ce faisant, l'institution permet aux acteurs de la Fabrique de se confronter sans brutalité aux nouvelles règles de fonctionnement de l'économie et de s'adapter en privilégiant négociation et conciliation.

Dans une période où l'économie collaborative s'impose comme une alternative crédible et menaçante à un modèle qui s'essouffle, l'exemple du conseil de prud'hommes de Lyon mérite sans doute d'être reconsidéré, réinventé, à l'aune des spécificités du XIX^e siècle. Il tend à montrer que la régulation peut être une voie porteuse dans une période de mutation anxieuse pour de nombreux acteurs du monde économique traditionnel. En favorisant l'échange, la régulation donne aux professionnels concernés la possibilité de s'engager collectivement (pourquoi pas en lien avec les pouvoirs publics et les partenaires sociaux?), pour participer à la transformation globale de l'économie et pour créer ainsi les conditions propices à l'instauration d'un dialogue entre travailleurs free-lance et donneurs d'ordres. Au moment où les pouvoirs publics repensent leur mode d'action pour éviter que l'économie collaborative ne devienne une zone de non-droit, ces tentatives de convergence provenant des professionnels peuvent contribuer à la formalisation d'un encadrement des plateformes respectueux des principes d'équité, de loyauté et de transparence (Soriano, 2015).

Des principes mutualistes remis au goût du jour

Hier comme aujourd'hui, les discussions se cristallisent autour des conditions d'exercice du métier dont les charges de fonctionnement sont assumées seulement par les exécutants, et fustigent les politiques tarifaires unilatéralement imposées par des donneurs d'ordres toujours plus exigeants et avides. Toutefois, si les chauffeurs Uber d'aujourd'hui, comme les canuts d'autrefois, appellent de leurs vœux des négociations de tarifs et une amélioration de leur condition, les environnements respectifs et systèmes de pensée divergents (Frobert, 2010).

La médiatisation du cas Uber et des récents conflits qui l'oppose aux taxis comme à ses propres chauffeurs pose de manière frontale la question de la professionnalisation et de la dérive de l'activité des plateformes numériques. Celles-ci aboutissent trop souvent à créer « un précarariat » (Castel, 2007) qui fragilise des travailleurs dont le statut échappe aux règles protectrices construites durant les siècles précédents. Conscientes de ce malaise, de nombreuses voix s'élèvent pour souligner l'inadaptation de la protection sociale à cette nouvelle économie de la demande qui se développe au mépris de la solidarité nationale. Elles en appellent à une réflexion globale sur l'évolution des schémas existants et sur la nécessité de dé-corréler statuts d'emploi et attribution des droits. Adoptée fin 2016, en plein conflit entre les voitures de transport avec chauffeurs (VTC) et les taxis, la loi Grandguillaume pose les bases de la régulation dans le secteur du transport public particulier de personnes. Applicable à l'automne 2017, il est trop tôt pour mesurer toutes ses implications en matière sociale.

Concrètement, la question du statut des travailleurs de plateformes reste aujourd'hui principalement posée lors de conflits sur le terrain judiciaire, à travers des demandes de requalification toujours plus fréquentes en CDI. Or, cette solution de requalification n'est pas nécessairement plébiscitée par tous les intéressés dont certains revendiquent le choix de travailler de manière indépendante. De fait, la question est portée devant les tribunaux par les caisses de cotisations sociales qui sont soucieuses de préserver le modèle de protection sociale et, avec lui, son financement et sa gouvernance paritaire. Pour autant, même s'ils ne revendiquent pas nécessairement tous un statut salarié, ces prestataires de plateformes numériques viennent trop souvent grossir les rangs des travailleurs pauvres, précarisés et soumis aux accidents de la vie et aux risques psychosociaux. Face à ce constat, l'idée d'un mutualisme rénové fait son chemin devenant un espoir pour ces travailleurs d'autant plus vulnérables qu'ils sont éparpillés géographiquement, sans lien tangible susceptible de créer l'embryon d'une communauté.

A l'image du mutuellisme d'hier qui a permis aux chefs d'atelier lyonnais de mettre un terme à leur isolement en s'organisant collectivement face aux aléas de la vie, la démarche mutualiste serait une des voies à explorer aujourd'hui pour ces indépendants, consultants, autoentrepreneurs et autres start-uppers, au statut incertain et exclus de protection sociale dans un environnement juridique calibré pour le salariat. En effet, la démarche mutualiste s'origine dans une société nouvelle, héritée de la révolution et basée sur un individualisme et un libéralisme qui laissaient le travailleur bien dépourvu et seul face à la dureté d'une existence marquée par la précarité. Devant cet état de fait, les sociétés de secours mutuels ont su ancrer un esprit nouveau, fondé sur une sorte de pacte familial, une solidarité librement voulue entre membres qui consentent à consacrer une part de leurs revenus pour s'assurer collectivement

face aux aléas pouvant les atteindre (Cottureau, 1984). Le mouvement mutualiste se forge alors une identité sur le rapprochement entre solidarité et prévoyance, deux éléments absents du quotidien des travailleurs Uber, comme ce fut le cas pour les canuts.

L'économie collaborative apparaît comme une opportunité de renouveau de l'héritage solidaire et associatif : elle réinterroge et réactualise l'économie sociale des canuts qui, par son éthique solidaire, semble apporter une ébauche de solutions aux défis sociaux inhérents au développement de l'économie digitale (Lasne, 2015). Ainsi, dans le domaine du transport, la coopération offre une voie médiane entre artisanat et fonctionnement sur le modèle d'Uber, comme tendent à le montrer des exemples aussi divers que la déjà ancienne coopérative parisienne Alpha Taxi ou la nouvelle start-up coopérative américaine Juno, qui anime une plateforme dont les actionnaires-chauffeurs bénéficient de commissions attractives et de services annexes⁽²⁾. La formule séduit aujourd'hui les plateformes de réservation de taxis aux Etats-Unis⁽³⁾ mais aussi en Europe : l'alliance entre le français eCab et l'allemand taxi.eu pour former la première plateforme numérique européenne de réservation de taxis en est une illustration. Quant au mutualisme, fort des expériences passées, il constitue une ressource pour inventer ces nouveaux filets de sécurité susceptibles de mettre un terme à la marginalisation, à la précarisation des travailleurs du numérique et permettre d'anticiper les conséquences particulièrement préoccupantes des cessations d'activité vieillesse. En effet, contrairement aux indépendants traditionnels, ces nouveaux travailleurs n'immobilisent pas d'actif au cours de leur carrière : faute d'épargne individuelle, leur arrivée à l'âge de la retraite peut générer des difficultés économiques majeures. Des expériences visant à corriger cette difficulté ont d'ailleurs déjà vu le jour⁽⁴⁾. Tout l'enjeu se situe donc sur l'adaptation, la diversification, la généralisation de ces formules. Inspirées de l'héritage de solidarité cher aux canuts, ces mutuelles d'un nouveau genre créent en effet entre ces travailleurs indépendants très dispersés une communauté d'entraide qui leur donne notamment accès à une couverture sociale financièrement accessible. Parce qu'il vise le bien-être des hommes et qu'il est exclusif de toute notion de lucre ou préoccupation mercantile, le projet mutualiste est de nature à cimenter, et non à segmenter, en fonction des statuts. Dans la filiation des sociétés de secours mutuels d'hier, il s'adresse à tous, même si certaines conditions sont, bien entendu, nécessaires à sa viabilité financière. Il permet de mettre en œuvre une idée simple et pragmatique (Gueslin, 1987) : substituer la négociation collective à la négociation individuelle pour être plus fort, idée bien connue des groupements d'ouvriers au XIX^e siècle (Dreyfus, 2000). En regroupant un nombre important de sociétaires recrutés parmi des indépendants, l'institution se dote ainsi d'un pouvoir plus conséquent pour négocier des tarifs attractifs face aux compagnies d'assurance privées

(2) Outre la fourniture de smartphones ou d'abonnements internet, ce sont les conditions d'exécution des missions qui sont concrètement améliorées par la possibilité d'accéder à un support d'assistance téléphonique vingt-quatre heures sur vingt-quatre et sept jours sur sept. En outre, certaines plateformes réservent des parts importantes de leur capital à leurs chauffeurs (50 % pour Juno).

(3) Voir notamment ATX Coop Taxi, Green Taxi Cooperative, Yellow Cab Cooperative.

(4) Depuis 2001 la Freelancers Union s'est faite connaître aux Etats-Unis par ses actions en faveur des travailleurs indépendants. En octobre 2016, elle a impulsé le vote de la première loi de protection de travailleurs indépendants à New York. Mais le changement se profile aussi en Europe, notamment en Belgique (avec Smart.be) ou en France, avec la multiplication des coopératives de travail (comme Coopaname) regroupées en réseau depuis 2015 (Fédération nationale Coopérer).

vers lesquelles ces travailleurs oubliés sont actuellement renvoyés. Mais, au-delà de l'accès aux services vitaux, ce type d'institution à la gouvernance partagée peut également permettre aux professionnels qu'elle rassemble (et qui sont soucieux de conserver un statut d'indépendants), d'accéder à d'autres modalités de sécurisation de leurs parcours professionnels : sont visées notamment l'assurance chômage, l'assistance en cas de mobilité et la formation professionnelle particulièrement nécessaire dans un environnement numérique concurrentiel et toujours en mutation.

Plus largement, c'est l'économie sociale et solidaire (ESS) tout entière qui se trouve interrogée par ces plateformes collaboratives. Ainsi revisité par des entités à but lucratif, ce modèle socio-économique s'éloigne du fondement alternatif qu'il revendique pourtant largement. Cette mercantilisation de l'idée collaborative est un défi pour une ESS qui est aujourd'hui peu présente dans des plateformes inscrites, pour la plupart, dans des logiques capitalistes (financièrement plus adaptées pour lever les fonds nécessaires aux imposants investissements requis). La rencontre collaboratif-coopératif impliquerait que l'ESS soit en mesure de formuler des alternatives au modèle collaboratif capitalistique dominant. Pour ce faire, elle devra, peut-être, s'orienter davantage vers des acteurs (publics ou privés) d'écosystèmes territoriaux, afin de recueillir les moyens financiers qui lui font défaut pour occuper, avec ses valeurs, le terrain collaboratif, notamment dans les secteurs qui lui sont chers. Une autre voie consisterait à s'inscrire en complémentarité de plateformes capitalistiques pour leur proposer une offre de prise en charge de leurs travailleurs, imprégnée des valeurs sociales françaises, sur des sujets structurants comme la santé, la retraite, etc. Ce « collaboratif différent » permettrait de glisser d'une référence à l'esprit de partage à un partage réel, d'instiller dans l'économie de plateformes cette éthique de l'ESS, dans la lignée de l'esprit canut. La perspective s'inscrit dans ce mouvement de coopératisme de plateformes attaché à la gouvernance démocratique, à la propriété partagée et au travail plus juste.

L'invention de nouveaux modèles de régulation, enjeu du futur

Au moment où les pouvoirs publics repensent leur mode d'action pour éviter que l'économie collaborative ne devienne une zone de non-droit faussant les règles applicables au monde du travail et des affaires, des tentatives de convergence et de régulation provenant des professionnels eux-mêmes ne peuvent être que souhaitables pour faciliter son intégration dans les instances de dialogue classiques et contribuer ainsi à sa normalisation, de façon plus apaisée et consensuelle. Cette approche paraît d'autant plus nécessaire que la progression des plateformes marchandes pose de graves défis au droit du travail et à la protection sociale en promouvant

– de manière exponentielle –, le statut d'indépendant dans un contexte de chômage très prégnant. Derrière ce terme générique d'indépendant se profile une réalité contrastée, marquée par un mouvement d'atomisation et de reconfiguration de la relation de travail qui ravive un débat qui n'est pas nouveau, comme nous l'avons vu, et visant à s'affranchir des droits sociaux et à donner davantage de liberté aux donneurs d'ordres.

Il n'est certes pas ici question de prophétiser l'avenir, mais seulement d'apporter un éclairage sur un phénomène actuel souvent présenté comme un changement radical inscrit dans la modernité alors qu'il utilise une forme d'engagement de gré à gré déjà bien éprouvée. Car pour le reste, le contexte de la Fabrique lyonnaise est bien différent de l'environnement mondialisé dans lequel se développent aujourd'hui les plateformes numériques. Le système de protection sociale lentement édifié est désormais une composante majeure de notre quotidien et, malgré les objections de ses détracteurs, il reste un des principaux moyens de protéger les plus démunis dans une période de dépression économique. En outre, l'idéologie prônant un rôle marginal de l'Etat dans les relations de travail n'a plus la même portée : les pouvoirs publics tiennent une place centrale pour élaborer les normes sociales, réguler les marchés, les rapports de travail et imaginer les réponses susceptibles d'accompagner le dynamisme de cette économie nouvelle porteuse d'opportunités, tout en ménageant le modèle traditionnel. Le décret du 4 mai 2017⁽⁵⁾ instaurant un embryon de responsabilité sociale des plateformes à l'égard de leurs collaborateurs, comme le projet d'élargir l'assurance chômage aux indépendants, est une des illustrations de ce souci de transition apaisée. Mais le temps des « nouveaux canuts » de l'ère numérique fait néanmoins encore partie de notre présent.

(5) Décret n° 2017-774 imposant aux plateformes, sous certaines conditions, de prendre en charge la couverture accidents du travail et certains frais liés à la validation des acquis de l'expérience.

BIBLIOGRAPHIE

- Best I.**, 2015, « Et si l'économie de partage annonçait la fin du salariat », *La Tribune*, 8 juin 2014.
- Castel R.**, 2007, « Au-delà du salariat ou en deçà de l'emploi? L'institutionnalisation du précaire », in Paugam S. (dir.), *Repenser la solidarité: l'apport des sciences sociales*, PUF, p. 416-433.
- Cette G., Barthélémy J.**, 2017, *Travailler au XIX^e siècle*, Paris, Odile Jacob.
- Cottureau A.**, 1984, « Prévoyance des uns, imprévoyance des autres. Questions sur les cultures ouvrières face aux principes de l'assurance mutuelle au XIX^e siècle », *Prévenir*, n° 9, mai 1984, p. 57-68.
- Didry C.**, 2016, *L'institution du travail, Droit et salariat dans l'histoire*, La Dispute.
- Dreyfus M.**, 2000, *Liberté, égalité, mutualité, mutualisme et syndicalisme 1852-1967*, Editions de l'atelier.
- Frobert F.**, 2009, *Les canuts ou la démocratie turbulente, Lyon 1831-1834*, Tallandier.
- Frobert F.** (dir), 2010, *L'Echo de la Fabrique. Naissance de la presse ouvrière à Lyon*, Lyon ENS éditions.
- Foutrier G.**, 2015, « Ubérisation: Le salariat affranchi? », *Médiapart*, 19 décembre 2015.
- Gueslin A.**, 1987, *L'invention de l'économie sociale*, Economica.
- Hupfel S., Shéridan G.**, « A la recherche d'une démocratie d'atelier. L'Echo de la Fabrique des canuts », in Jarrige F. (dir), 2015, *Quand les socialistes inventaient l'avenir, Presse, théories et expériences, 1825-1860*, La Découverte, p. 113-126.
- Lasne L.**, 2015, *La prédation en bande organisée*, éditions Le Tiers livre.
- Massé D., Borel S., Demailly D.**, 2015, « Comprendre l'économie collaborative et ses promesses à travers ses fondements théoriques », Institut de développement durable et des relations internationales (IDDRI), *Working papers*, n° 5, juillet 2015.
- Moissonnier M.**, 1958, *La révolte des canuts: Lyon, novembre 1831*, Editions sociales.
- Olszak P.**, 1987, *Mouvement ouvrier et système judiciaire (1830-1950)*, Thèse de droit, université Strasbourg.
- Rude F.**, 2007, *Les révoltes des canuts: 1831-1834*, La Découverte.
- Soriano S.**, 2015, « Repenser la régulation à l'ère du numérique », *La Revue Stratégique*, 26 octobre 2015.
- Thomas P.**, 2016, « Résumé de l'expertise de professeur K. Pärli concernant les questions de droit du travail et des assurances sociales dans le cas des chauffeuses et chauffeurs de taxi Uber », Université de Bâle et Berne, 10 juillet 2016.
- Vernus P.**, 2010, « Relations contractuelles, tarifs et usages dans la Fabrique lyonnaise de soierie au XIX^e siècle », in Stanziani A. (dir.), *Le travail contraint en Asie et en Europe, XII^e et XX^e siècles*, MSH éditions, p. 145-173.
- Vitalis A.**, 2015, « La révolution numérique, une révolution technicienne entre liberté et contrôle », *Revue Communiquer*, n° 13, p. 44-54.