



L'économie de plateforme, phénomène rétrograde pour le monde du travail

Le cas emblématique et symbolique
des plateformes de livraison en Belgique

Orville Pletschette ■ Décembre 2021

L'économie de plateforme se manifeste partout autour de nous. Qu'on consomme ou non ses services, il est difficile de l'ignorer : elle fait bien de plus en plus partie de nos vies... En effet, les plateformes de livraison sont aujourd'hui l'une des vitrines les plus symboliques de cette société capitaliste qui se perpétue en trouvant de nouveaux moyens de surexploitation et impose régulièrement des conditions rétrogrades aux travailleurs. Afin d'assurer de nouveaux besoins de service et de consommation à la population, elles engagent des individus à parcourir des kilomètres pour livrer des repas, sans que ne leur soit garanties une rémunération-horaire, ni l'ouverture des droits à la sécurité sociale. À côté de plateformes très visibles comme *Deliveroo*, on retrouve *Airbnb* et *Uber* qui font autant partie du lot que les plateformes numériques aussi puissantes que les « GAFAM » : Google, Amazon, Facebook, Apple, Microsoft.

Cette analyse se concentrera uniquement sur les plateformes de livraison. Nées respectivement en 2013 et 2014, *Deliveroo* et *Uber Eats* ont fait leur grande apparition sur le territoire belge entre 2015 et 2016. Ce secteur prétendument « novateur » de la livraison à vélo va émerger en s'appuyant sur d'importantes levées de fonds financières ainsi que sur le soutien de la classe politique néo-libérale. Ces plateformes vont bouleverser le monde du travail et les organisations syndicales, en instituant un large flou juridique sur la nature du travail des coursiers. Ainsi, la loi De Croo¹, appliquée dès 2017 et censée régir l'économie collaborative (les petits services rémunérés entre personnes), va en réalité servir l'économie de plateforme et réhabiliter le travail à la tâche, empêchant les coursiers de prêter leur travail en salaire-horaire. Dès 2018, ils devront choisir entre la voie du faux travail indépendant, ou alors adopter un soi-disant « statut particulier » nouvellement créé par cette loi, mais qui n'est en réalité qu'un régime fiscal bien spécifique et rétrograde, dénommé Peer to Peer (P2P)².

Parmi les premières entreprises de livraison apparues en 2014 dans les villes de Belgique, de France et ailleurs en Europe, la start-up belge *Take Eat Easy* usait déjà d'une forme d'engagement contractuel comme « prestataire de service indépendant »³ afin de disposer d'une grande flexibilité parmi les travailleurs rejoignant leurs rangs de coursiers à vélo. Néanmoins, il leur était possible d'endosser le statut de salarié à travers une convention mise en place par l'intermédiaire de l'entreprise *Smart*. Ces premières expériences dans la livraison à vélo ont également abouti à la constitution d'une communauté dite de « première génération » de coursiers à vélo : les *riders*. Une identité collective autour d'un nouveau métier, à partir de laquelle certains se sont associés autour de solidarités et d'actions communes pour améliorer leurs conditions de travail. C'est sur ces bases à finalité syndicale que sera constitué en 2016, le « Collectif des coursier-ère.s ».

En janvier 2018, à l'appel de ce collectif autonome mais soutenu par les organisations syndicales CSC et FGTB, une importante grève de 200 coursiers se déroule à Bruxelles, dirigée contre la volonté de *Deliveroo* d'instaurer le nouveau régime de la loi De Croo sur l'économie collaborative, et suite à l'annulation du cadre « salarié » de *Smart*⁴, obligeant les coursiers à se déclarer comme « indépendant » ou d'adopter le « statut » P2P. Malgré leur courageuse résistance, les coursiers ne pourront

¹ Il s'agit bien de l'actuel Premier ministre qui était encore le ministre du numérique sous le gouvernement MR-NVA-OpenVld-CD&V de Charles Michel... Cette loi a d'ailleurs été retoquée par la Cour constitutionnelle en avril 2020, et encore plus récemment le 8.12.21 par le Tribunal du travail francophone de Bruxelles.

² Celui-ci institue que les coursiers peuvent gagner jusqu'à 6.390€ par an, en payant très peu d'impôts mais n'ayant donc pas droit à la sécurité sociale car les plateformes ne payent aucune cotisation sociale.

³ En France, il existe le statut d'auto-entrepreneur, ce qui n'est pas le cas en Belgique où on retrouve différentes catégories d'assujettis au statut social des travailleurs indépendants : complémentaire, étudiant, etc.

⁴ *Smart* est une entreprise partagée permettant à ses membres de créer leur emploi salarié, tout en bénéficiant d'une offre de services mutualisés dans de nombreux domaines (juridiques, financiers, administratifs etc.).

empêcher cette évolution à plus long terme. Aujourd'hui, le régime P2P est étendu sans limite et donne lieu à des formes toujours plus précaires de travail. Ainsi, s'est développée au cours des dernières années une pratique particulièrement violente : la location ou l'achat de comptes *Deliveroo* ou *Uber Eats* à des travailleurs sans-papiers, toujours déniés de tout droit à la sécurité sociale.

Cette nouvelle réalité pose beaucoup de questions. Qu'est-ce qui caractérise ces plateformes de livraison de si problématique dans leurs spécificités et dans leur modèle économique ? Comment sont-elles arrivées à imposer si aisément leur loi ? Quelles actions et alternatives ont été mises en place contre ces nouveaux acteurs économiques nuisibles pour le monde du travail ? Enfin, quelles sont les résistances face à ce phénomène rétrograde ?

Le modèle économique des plateformes de livraison

S'il y a bien une chose à reconnaître parmi ces plateformes de livraison, c'est qu'un véritable essor économique s'est constitué autour d'elles avec un nouveau marché de services. Celui-ci se base cependant sur des circuits d'exploitation et de dérèglementation du travail ; ce faisant, il s'attaque et met en tension le salariat qui se retrouve fragilisé par ces dites « nouvelles formes de travail ».

Pourtant les plateformes défendent que tout le monde se retrouverait gagnant au sein de ce système: les consommateurs bénéficieraient d'un service « bon marché », les coursiers trouveraient un travail flexible et « rémunéré », et enfin les restaurants seraient davantage visibilisés et renforceraient leur chiffre d'affaire. Cela n'est pas sans compter les commissions prises sur ce même chiffre d'affaire par les plateformes qui, avoisinant souvent jusqu'à 30% par livraison de repas, ne permet pourtant guère aux restaurateurs d'augmenter leurs bénéfices nets sur les ventes.

Au-delà de ces discours mensongers, l'une des caractéristiques fondamentales des plateformes de livraison et non des plus étonnantes, est qu'elles ne sont pas forcément rentables et ne se maintiennent que grâce à d'importantes levées de fonds supplémentaires. *Uber Eats*, *Deliveroo*, *Takeaway* (dont la majorité du capital est détenue par *Just Eat*) ou même *Take Eat Easy*⁵ auparavant, toutes ces entreprises ne dépendent que de leurs actionnaires et investisseurs. Leur but : permettre, à travers une stratégie de marketing d'attraction bien rodée, la mise en place d'un circuit infini de livraison de repas entre les « clients » consommateurs et les « intermédiaires » coursiers et restaurateurs.

Un autre élément de taille mais qui n'est pas si aisément perceptible est que le modèle des plateformes repose largement sur la collectes de données (data). *Uber* rassemble des données sur la mobilité en ville, *Deliveroo* sur la mobilité des vélos et scooters mais aussi sur les pratiques alimentaires etc. Effectivement, c'est à travers cette extraction des données que la plateforme développe de nouveaux produits et services, reposant sur des effets de réseaux permettant de gagner toujours plus

⁵ Ainsi, bien qu'après avoir levé un nouveau roulement de près de 16 millions €, la start-up belge pourtant encensée dans les médias pour être si « novatrice » subit bel et bel un redressement judiciaire suivie d'une faillite à l'été 2016, ne se préoccupant absolument pas de rémunérer les coursiers sur leur dernier mois de travail (ce qui sera finalement assumé à leur place par la *Smart* sur base de leurs propres fonds de réserve). Aujourd'hui, ces anciens patrons-truands de *Take Eat Easy* ne sont autre que les fondateurs du vélo Cowboy ou la responsable de *Brussels Kitchen*.

de données. Celles-ci sont stockées et enregistrées sur une base numérique qui sont ensuite étudiées par les plateformes pour renforcer leur offre commerciale, et nourrir leurs ambitions de s'étendre dans tous les domaines possibles, quitte à violer le droit à la vie privée des utilisateurs.

En effet, outre ces levées de fonds et l'extraction des données, leur modèle économique repose essentiellement sur la publicité de leur offre de services et toute leur stratégie de marketing et de développement en dépend : pub, pub, pub et encore de la pub ! En effet, la seule rentabilité possible (et encore, cela resterait à prouver) serait d'avoir une seule plateforme de livraison dominante. C'est la raison pour laquelle les plateformes sont en permanence en compétition directe entre elles, notamment dans le but d'imposer leur image et leurs services sur le marché. Ainsi, il faut livrer le plus de commandes possibles afin d'atteindre une croissance illimitée mais avec pourtant un modèle économique souvent déficitaire... mais renfloué en bourse par les actionnaires !

Aussi, avec un modèle économique aussi peu rentable, les plateformes cherchent à réduire le plus possible les « coûts » des livreurs par le biais de salaires très bas et l'évitement des cotisations patronales. Les livreurs se retrouvent donc forcés de co-financer (moyennant une très légère intervention des plateformes) leurs droits sociaux intervenant en cas de maladie, d'accident ou de congés annuels. Au début de leur développement, *Take Eat Easy* et *Deliveroo* avaient accepté, poussés par les revendications des coursiers pour une meilleure couverture sociale, de mettre en place une convention avec *Smart* comme un autre « intermédiaire » permettant aux coursiers qui le souhaitent d'intégrer d'une certaine manière le salariat et ses protections sociales... Mais dès l'introduction de la loi De Croo, cousue sur mesure pour les plateformes, *Deliveroo* s'est retirée de cette convention et l'a fait annuler, ne laissant aux coursiers que le choix de devenir indépendant ou d'intégrer le nouveau régime P2P.

Une stratégie qui, à plus long terme, se résume par la volonté des plateformes et de leurs soutiens politiques de (dé)réguler le marché du travail qui devrait être façonné par leur modèle que ce soit sur la plan économique ou des relations de travail « collaboratives ». Ce constat qui se résume plus communément par le terme d'« ubérisation » de la société est décrié depuis par de nombreux acteurs, dont les organisations syndicales, les chercheurs et les collectifs de coursiers eux-mêmes.

Leur modèle économique – connu dans les transports routiers, mais qui s'étend à toujours plus de secteurs – repose aussi sur l'évitement du statut du salariat. Les coursiers ou chauffeurs de taxi présentent des services le plus souvent en tant qu'indépendants. Ils sont en réalité contrôlés par un « management algorithmique » qui fixe les règles du marché (prix, horaire, licenciement, etc.). L'entreprise, cachée derrière l'application informatique, se défait de toute responsabilité d'employeur. Sous le discours de la « nouveauté technologique » et de la « liberté » synonyme de flexibilité, les plateformes minent les droits sociaux des travailleurs qui n'ont pas accès au statut de salarié : pas de salaire minimum horaire, pas d'accès à la sécurité sociale, pas de vacances ou de congés payés, pas de compensation pour les outils de travail qu'ils doivent fournir eux-mêmes (voiture, moto, vélo-électrique, téléphone portable...). On assiste ainsi à un véritable retour au travail à la tâche digne des pratiques patronales du XIX^e siècle.

Cette stratégie de flexibilisation exacerbée du travail et de l'emploi s'inscrit dans un projet politique de transformation de notre société à plus long terme : celui de la déconstruction de l'État social en Europe de l'Ouest et plus largement dans le monde occidental. Alors que les plateformes à la demande ont bien pour objectif principal de parvenir à créer des monopoles internationaux sur certains

secteurs (le transport pour *Uber*, l'alimentation pour *Deliveroo*), la majorité des gouvernements profitent de leur modèle économique pour accentuer le détricotage d'un droit du travail déjà très dégradé par la vague des « lois travail » en Europe.

La problématique et les abus du faux travail indépendant dans ces plateformes

Ces plateformes de livraison permettent aujourd'hui d'avoir facilement accès à un travail et à des revenus (bien que dérisoires) pour des personnes qui, parmi les plus précaires des coursiers, n'en trouvent généralement pas. D'ailleurs, ces mêmes personnes n'ont pas forcément plus de droits dans le monde du travail davantage réglementé, puisqu'il s'agit de personnes sans-papiers et/ou précaires envers qui on ne leur respecte pas les droits les plus élémentaires comme une juste rémunération, ou d'être suffisamment protégé et assuré dans l'exercice de leur travail.

Les organisations syndicales défendent le travail salarié car il est le meilleur système qui donne accès aux droits économiques et sociaux pour les travailleurs. Néanmoins, il leur arrive parfois d'articuler difficilement leur critique du phénomène des plateformes de livraison face aux revendications des travailleurs de ces plateformes qui vont très souvent s'inscrire dans l'idée du travail indépendant et autonome, alors que dans la plupart des cas cela repose sur du faux travail indépendant.

En effet, ces plateformes vont partir du principe qu'elles ne souhaitent pas s'intégrer au régime du travail salarié, afin de ne pas en assumer les responsabilités et les droits qui en découlent, et donc à ne pas endosser le statut d'employeur. Ce sont pourtant bien elles qui organisent le travail des coursiers, bien qu'ils puissent être considérés comme des travailleurs « autonomes ».

En Belgique, parmi les travailleurs des plateformes de livraison, on dénombre 15% d'indépendants (qui ont leur TVA, leurs cotisations et leurs impôts à payer), et 85% qui ont choisi le régime du P2P (où il ne faut payer que 10% d'impôts, mais avec un revenu net maximum de 6.390€). Il n'y a en revanche aucune sécurité sociale (ni chômage, ni pension, ni soins) et les travailleurs sont très mal assurés en cas d'accident. Les travailleurs sont donc laissés à leur propre compte alors qu'ils dépendent directement, commande après commande, livraison par livraison, de ces plateformes. Les chiffres relatés ne peuvent cependant pas être considérés comme tout à fait représentatifs de la réalité puisqu'ils invisibilisent une pratique bien ancrée : la location ou la vente de comptes *Uber Eats* ou *Deliveroo*.

En effet, un phénomène s'est accentué ces dernières années, qui peut être assimilé à un réel « esclavagisme moderne » : la location ou l'achat de comptes de la plateforme au bénéfice d'une personne tierce n'étant pas la personne qui livre mais qui est propriétaire du compte, et qui « prête » ainsi son identité à un livreur sans-papier pour que lui puisse se connecter sur la plateforme et prescrire ses livraisons en échange d'une rémunération à la course. On pourrait croire à une « bonne intention » que de permettre aux sans-papiers d'obtenir des revenus grâce à l'identité d'autrui, mais le vice est plus profond que cela car la manœuvre permet au contraire dans la plupart des cas de se partager 20% à 50% des gains du livreur sans-papier.

| Du besoin de légiférer face à l'absence de juridiction claire

En novembre 2021, un important procès s'est ouvert au Tribunal francophone du travail de Bruxelles impliquant la société *Deliveroo*, à l'initiative de l'Auditorat du travail (représentant le ministère public), et suivi par les organisations syndicales CSC et FGTB. La juge devait trancher si près de 115 coursiers *Deliveroo* sont finalement bien des indépendants ou des salariés. L'Auditorat du travail avait mené une enquête pendant deux ans et des auditions auprès de plus de 100 coursiers, avec la conclusion finale que *Deliveroo* devait déclarer l'ensemble de ses coursiers en tant que salariés.

Les organisations syndicales, qui s'étaient inscrites comme partie civile au procès, estiment qu'il est plus que temps de considérer ces travailleurs coursiers comme des salariés, à la vue de leur réalité de travail et du lien évident de subordination à la plateforme. Pour preuve, l'application algorithmique de la plateforme donne des directives et envoie des instructions aux coursiers durant leurs prestations. *Deliveroo* argue au contraire que les coursiers sont « libres » de travailler quand ils veulent, grâce au cadre flexible de libre connexion à la plateforme pour prester les livraisons.

Travailler, c'est faire une prestation contre rémunération. Il est vrai que les coursiers peuvent se connecter quand ils le veulent, mais dès qu'ils se connectent, ils ne sont pas payés car ils doivent attendre que la plateforme leur « donne » du travail et les informe des détails de livraison entre la réception de la commande auprès du restaurant et le parcours de livraison chez le client consommateur. Les coursiers ne sont donc pas payés durant leur temps d'attente, et c'est bien la plateforme qui décide de leur octroyer du travail et une course à livrer en temps et en heure.

Puisque n'étant pas salariés, les coursiers ne sont pas non plus couverts par une assurance crédible en cas d'accidents du travail. *Deliveroo* a mis en place de son côté une petite assurance mais d'un niveau beaucoup trop inférieur. Cette dernière couvre vingt fois moins que l'assurance légale des salariés en cas de dommages corporels, et rien du tout en cas de dommages matériels.

Lors de l'instauration par le gouvernement Michel du régime de l'économie collaborative, à travers la loi De Croo, l'objectif était soi-disant de ne pas rater l'occasion de fournir un cadre légal à cette nouvelle économie et ces nouvelles formes de travail. Ce n'est pas pour autant que celles-ci doivent fonctionner en dehors de toute règle déjà établie sur les relations de travail. Et pourtant aujourd'hui, ces règles autour de l'économie collaborative restent très floues... En revanche, l'intention du cabinet De Croo de légiférer sur cette « zone grise » était prédéfinie car la démonstration a été faite que les travaux autour de cette loi ont surtout été influencés par le travail de lobby mené par *Deliveroo*. Ainsi, cette loi est finalement devenue une niche récupérée par les plateformes qui s'inscrivent dans la durée : le développement économique d'une nouvelle industrie qui fait imposer ses propres lois.

Néanmoins, les démonstrations et risques de requalification salariale sont très claires pour de nombreux juristes spécialisés dans le droit du travail (on verra plus bas que la juge du Tribunal du travail francophone de Bruxelles n'en fait visiblement pas partie). Dès lors, si ces travailleurs devraient être considérés comme des indépendants, sur base des critères établissant la nature d'une relation de travail indépendante, la réalité devrait être la suivante : absence de contrôle hiérarchique, liberté d'organisation du travail, liberté de choisir son temps de travail, accord et autonomie des parties.

L'Auditorat du travail a pu démontrer que ces quatre aspects n'étaient pas du tout respectés dans la pratique du travail des coursiers et que le discours de *Deliveroo* sur la nature indépendante du travail des coursiers était complètement faux : sur le point de l'absence de contrôle, les coursiers peuvent en fait être déconnectés et sanctionnés ; sur la libre organisation du travail, on leur assigne des clients précis et les coursiers sont eux-mêmes tracés ; sur le libre choix de travailler, il leur est recommandé d'être régulièrement connectés sous peine d'être sanctionnés et donc déconnectés pour de bon ; sur une soi-disant autonomie et volonté commune des parties, il n'y a aucune possibilité de négociation autour du contrat ou des tarifs concernant les prestations des livraisons.

Pourtant, alors que ce procès était attendu depuis des mois, pour rendre justice aux coursiers et d'espérer enfin faire jurisprudence en Belgique afin de dénoncer le faux travail indépendant des plateformes comme *Deliveroo*... c'est un véritable coup de tonnerre qui a déferlé début décembre 2021, avec le jugement final du Tribunal. La juge a déclaré que la relation de travail liant *Deliveroo* aux coursiers ne peut être requalifiée en contrat de travail salarié, allant totalement à l'inverse de la jurisprudence établie en Espagne, en Italie ou aux Pays-Bas. Néanmoins, les requêtes de l'Auditorat du travail ont été déclarées recevables mais non-fondées... là où les avocats de *Deliveroo* espéraient aboutir à la nullité de la procédure. En revanche, le régime P2P de l'économie collaborative n'est pas applicable aux prestations des livreurs, faisant dès lors basculer la totalité des coursiers sous statut d'indépendant, avec des arriérés de cotisations ONSS à payer que cela entraînera.

L'Auditorat du travail et les organisations syndicales ne vont pas en rester là et feront sans doute appel de ce jugement, tout en exhortant le gouvernement d'intervenir. Ce sur quoi le Ministre fédéral de l'Emploi Yves Dermagne a déjà déclaré qu'il s'inscrivait dans les initiatives européennes de reconnaître la présomption de salariat des travailleurs de plateformes, dont des projets de loi sont à l'étude au sein du groupe socialiste à la Chambre. La bataille législative autour des différentes juridictions n'est donc pas encore terminée !

La tendance majoritaire qui se dégage en Europe est celle de la présomption salariale

Dans une toute autre échelle réglementaire, parmi les orientations politiques 2019-2024 de la Commission européenne, il y avait au départ de fortes craintes de voir se développer une sous-catégorie du droit du travail, une forme de troisième statut : après les travailleurs à durée déterminée et les intérimaires des années 1980, les travailleurs de plateforme seraient bien la nouvelle vague de travailleurs dits « atypiques », à la frontière de l'indépendant et du salariat. Ce troisième statut cumulerait ainsi les inconvénients à la fois des statuts d'indépendant (l'absence de droits sociaux associés) et de salarié (le lien de subordination), tandis que la « plateforme » employeuse et donneuse d'ordre derrière son application serait libre de dégrader les droits du travail nationaux.

Les pays en Europe qui ont mis en œuvre ce troisième statut (Italie, Espagne, Royaume-Uni) sont également ceux qui ont vu leurs juridictions respectives condamner les plateformes de livraison à devoir reverser des cotisations à l'Etat et des arriérés salariaux aux coursiers car ces derniers ont été

reconnus et requalifiés comme des travailleurs salariés. La France, sous la présidence d'Emmanuel Macron, est quant à elle très favorable à cette perspective d'évolution des relations de travail.

Néanmoins, le projet de directive européenne « sur l'amélioration des conditions de travail dans le cadre de l'économie de plateforme » – mis en chantier à l'initiative du commissaire (socialiste) à l'Emploi Nicolas Schmit – se positionne très clairement en faveur d'une présomption légale du salariat, s'il existe bien un lien de subordination employeur-employé et que la plateforme exerce un certain niveau contrôle. Bien que le commissaire ait davantage travaillé dans ses consultations avec les lobbys des plateformes qu'avec les représentants de la Confédération européenne des syndicats (CES) ou des collectifs de coursiers, les syndicalistes semblent avoir mieux réussi à convaincre par leurs arguments et revendications, renforcés par les recommandations exprimées par l'Organisation International du Travail, ainsi que par une résolution du Parlement européen.

Ainsi, dans sa directive, la Commission propose cinq critères pour déterminer au niveau européen quel est le statut des travailleurs des plateformes numériques :

- La détermination ou non de la rémunération par la plateforme (dont la fixation des tarifs) ;
- La supervision électronique de la performance des travailleurs ;
- La restriction de liberté de choisir ses heures de travail/d'absence, ou de refuser une tâche ;
- L'imposition des règles quant à l'apparence ou à la conduite du travailleur ;
- La limitation de travailler pour des tiers ou de se construire sa propre clientèle.

Si une plateforme numérique (il y en a plus de 500 actives en Europe) remplit au moins deux de ces critères, alors elle serait considérée comme un employeur, et non pas comme un simple intermédiaire d'une offre de services. Si l'entreprise maintient que ses travailleurs sont bien indépendants, malgré la vérification d'au moins deux critères, alors ce serait à elle de le prouver.

Grâce à la pression exercée par les organisations syndicales et la CES, la Commission entend également protéger les travailleurs de plateforme en matière de santé et de sécurité au travail. Les plateformes devront évaluer tous les risques physique et psychologique auxquels les travailleurs sont exposés, et mettre en place des mesures pour éliminer ces risques ou les réduire avec des actions de prévention. Ces mesures de prévention devront être aussi adoptées après information et consultation des travailleurs ou de leurs représentants, permettant d'instituer la représentation collective des travailleurs de plateformes (salariés ou indépendants).

La directive européenne propose donc un large cadre commun de requalification salariale des travailleurs de plateformes, mais il est aussi question de l'organisation du travail particulière dans l'économie de plateforme qui opère à travers un algorithme faisant le lien entre l'offre et la demande. Face à ce management purement virtuel, la Commission entend prévoir de nouveaux droits pour les travailleurs (employés ou indépendants), dont la possibilité de contester des décisions ou de prendre connaissance de la manière par laquelle le système assigne les tâches et évalue le travail. Des lignes directrices sont aussi avancées sur l'application du droit de la concurrence de l'UE aux conventions collectives des travailleurs indépendants, ce qui couvrirait ceux qui sont actifs via les plateformes.

Cette ambitieuse proposition de directive présentée début décembre 2021 servira de point de départ des futurs échanges entre le Parlement européen et le Conseil de l'Union européenne sur un ensemble d'aspect fondamentaux, dont la présomption salariale, le renversement de la charge de la preuve, ainsi que la régulation de la gestion algorithmique. Le problème étant que ce Conseil sera

présidé durant 6 mois par la France d'Emmanuel Macron, et dans le cas où les Etats membres s'opposeraient à la présomption salariale de l'économie de plateforme, le statu quo serait maintenu en défaveur des travailleurs qui devront à nouveau se battre devant les tribunaux pour bénéficier de droits dont il aurait dû bénéficier depuis le départ de leurs prestations.

Malgré que les plateformes exercent avec force leurs lobbys à Bruxelles afin de démontrer qu'elles font bien appel à des travailleurs indépendants, la tendance générale en Europe va dans le sens d'une reconnaissance de la présomption salariale. En effet, dans plusieurs pays (France, Espagne, Royaume-Uni, Italie, Pays-Bas, Allemagne), cela fait des années que des travailleurs de plateformes, coursiers et conducteurs de VTC, contestent leurs statuts de travailleurs indépendants devant les tribunaux. Si ce n'est en France ou en Belgique, la très grande majorité des juridictions prises donnent gain de cause aux coursiers avec, pour conséquence directe, l'obligation faite aux plateformes de leur verser une compensation financière en dédommagement des prestations salariales non-reconnues par le passé.

Cependant, il n'y a qu'en Espagne qu'une loi a été adoptée en mars 2021, instaurant la présomption salariale pour les livreurs des plateformes. Les autres victoires juridiques en Europe n'ont pas d'impact structurel car s'agissant toujours de décisions individuelles pour celles et ceux parmi les coursiers qui ont fait les démarches devant les tribunaux. Néanmoins la directive de la Commission pourrait changer la donne, notamment son article 4 – qu'il ne faut absolument pas laisser être modifié par le Conseil des Etats membres, sous la présidence de la France d'Emmanuel Macron – officialisant la présomption légale de relation de travail salarié, et qui pourrait faire une réelle différence.

Les prochains mois pourraient donc faire évoluer les choses dans le bon sens pour les travailleuses et travailleurs de plateforme. Affaire à suivre...

Références et bibliographie

Amandine CLOOT du journal *LeSoir* (service économie).

Anne DUFRESNE et Co., « Coursiers de tous les pays, unissez-vous ! En lutte contre le capitalisme de plateforme », in *GRESEA échos. Revue trimestrielle du groupe de recherche pour une stratégie économique alternative*, n°98, 2019.

Martin WILLEMS, *Le Piège Deliveroo. Consommer les travailleurs*, 2021.