

La Directive sur le travail de plateformes vue sous l'angle des données

Nota Bene : ce texte est rédigé par

- *Jean Christophe Schwaab, membre de l'association PersonalData.IO;*
- *Paul-Olivier Dehaye, directeur de la société Hestia.ai, co-fondateur du projet digipower.academy et membre de l'association PersonalData.IO;*
- *Judith Herzog, membre de l'association PersonalData.IO;*
- *Jessica Pidoux, directrice de l'association PersonalData.IO, co-fondatrice du projet digipower.academy.*

Toutes ces entités sont spécialisées dans l'accompagnement des "data subjects" dans la récupération de leurs données. Nous avons notamment accompagné des travailleurs de plateformes dans cette démarche. Nous avons pensé pertinent de contribuer à toutes fins utiles à la démarche du syndicat INV en faisant part de points saillants de cette expérience qui croisent les objectifs du projet de directive.

Nous sommes joignables à l'adresse contact@personaldata.io.

1. Exercice des droits

Le Règlement Général sur la Protection des Données (RGPD) envisage deux formes de restitution de données:

- l'accès (Article 15), dont le champ s'étend sur les données personnelles portant sur la personne demanderesse, et donc à la fois les données fournies par la personne, par des tiers, et des données déduites par la plateforme;
- la portabilité (Article 20), dont le champ s'étend sur les données personnelles portant sur la personne demanderesse, *qu'elle a elle-même fournies*.

De plus, le RGPD considère aussi un droit à des informations utiles sur la logique sous-jacente à une décision automatisée (Article 15).

Nous aidons les travailleurs de plateforme, et principalement à ce stade les chauffeurs VTC, à exercer ces droits. Ceux-ci sont constamment confrontés à des obstacles pour contacter les services responsables. Lorsqu'ils cherchent à exercer leurs droits au-delà de ce qui est disponible par défaut via des procédures automatisées, ils se retrouvent transférés d'un

formulaire à l'autre¹. Depuis 2018 nous avons rencontré une demi-douzaine de travailleurs dans autant de pays européens qui s'étaient pourtant indépendamment dit d'eux-mêmes que le RGPD devait pouvoir les aider à comprendre leurs circonstances de travail à partir de leurs données. Tous se sont découragés lorsqu'ils étaient confrontés en isolation aux services juridiques de la plateforme. Sans les outils nécessaires et du partage d'information, toute personne a peu de chances d'accéder aux étapes ultérieures, c'est-à-dire à des explications et des fichiers plus complets qu'un simple export². Après avoir aidé ces quelques pionniers, nous en avons aidé des dizaines d'autres à se réapproprier leurs données.

Cependant, même quand ces travailleurs récupèrent leurs données, une particularité d'Uber est la différence entre les données fournies aux passagers et aux chauffeurs. Les premiers reçoivent les coordonnées GPS de début et fin de courses facilement. Les seconds ne reçoivent ces coordonnées de début et fin de courses que s'ils en font une demande insistante ou en interagissant via des avocats véhéments. Les données GPS durant la course sont elles "assignées" uniquement au passager, *même si elles ont été collectées via le téléphone du chauffeur*³. A défaut les chauffeurs ne reçoivent à la place qu'un mois de coordonnées GPS, partielles. Quant aux données GPS hors courses (ex: statut disponible ou hors ligne, lorsque l'application fonctionne mais n'est pas mise en avant sur le téléphone), elles sont aussi collectées par Uber (même pour les chauffeurs déconnectés et qui n'ont donc plus la possibilité de travailler pour Uber⁴), mais ne sont disponibles que pour le dernier mois⁵ (et cela peut varier au fil du temps, et d'un chauffeur à l'autre).

¹ V. Par exemple "Getting data subject rights right"

https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3544173

² Sous réserve d'avoir su invoquer les bonnes formules clefs, sur le plan juridique et/ou par une meilleure compréhension des structures implicites des partitions internes entre les données. Ce type de problème est valable aussi pour les clients passagers. Ex : dans une demande d'accès formulée par l'un des membres de PersonalData.IO, Uber a fait référence au niveau de littératie moyen de la population générale pour limiter les informations fournies : *"It is of no use to provide the raw data points collected via the driver app, as that would only be an unintelligible sheet of data for a regular person."*

<https://github.com/pdehaye/BigOther/blob/master/uber/letters/letters.txt>

³ *"En outre, les données de localisation précise recueillies sur l'appareil d'un chauffeur pendant une course sont associées au compte du passager, même si ce dernier n'a pas autorisé la collecte de données de localisation précise à partir de son appareil. Ces données sont utilisées à des fins telles que la génération de reçus, l'assistance client, la détection des fraudes, l'assurance et la résolution des litiges"*. Uber privacy notice, §2 "données créées pendant l'utilisation de nos services" (last checked : november 2022)

<https://www.uber.com/legal/fr/document/?name=privacy-notice country=france lang=fr>

⁴ Ceci a été établi par des demandes d'accès suite à des déconnexions, qui ont montré que la plateforme collectait toujours des données après la déconnection.

⁵ "Les données GPS ne sont pas incluses, en raison de l'impact que la fourniture d'une grande quantité de données GPS peut avoir sur les droits et libertés d'autrui, car elles donneraient un aperçu des mouvements et du comportement de déplacement des passagers. Si vous souhaitez recevoir des données GPS, nous vous demandons de préciser votre demande dans un délai précis et limité, afin que nous puissions évaluer votre demande en conséquence." Réponse de Uber aux chauffeurs genevois, Novembre 2022. A ce jour, aucun

2. Transfert de réputation

Un travailleur de plateforme accumule un “CV” ou une réputation⁶ constitués du décompte de milliers de petites tâches, mais surtout de commentaires et ratings livrés par les clients ou encore d’un profil plus ou moins automatique déduit par la plateforme (badges visibles au chauffeur, statuts et préférences pour les plus privilégiés, réputation interne aux systèmes de machine learning).

Ces données sont essentielles pour un travailleur qui dépend de sa réputation pour le futur de son avenir professionnel.

Le droit d’accès doit en théorie permettre une consultation large des éléments constitutifs de cette réputation, et l’Article 22 offre même un certain droit de contestation pour des profils dérivés de manière automatique. Cependant, en pratique:

- la consultation des notes données par les clients est souvent refusée au prétexte de protéger les clients, ce qui est contestable dans la mesure où l’avis desdits clients n’est pas sollicité sur ce point⁷, et qu’aucune alternative n’est proposée⁸;
- la consultation des scores déduits par profilage n’est en pratique pas accordée pour l’instant.

De plus, le droit d’accès permet juste la consultation, qui ne permet pas de répondre à la problématique d’un chauffeur qui voudrait éviter que cette réputation ne soit captive de la plateforme concernée. Pour le cas d’un *transfert* de la réputation du travailleur vers une autre plateforme, il pourrait sembler à première vue que l’Article 20 s’applique (portabilité). Malheureusement, ni les scores donnés par les clients ni les éléments déduits par la plateforme ne rentrent dans son champ.

chauffeur n’est parvenu à obtenir ses traces GPS à haute fréquence au-delà du dernier mois, alors que ces données sont disponibles dans l’application pour les passagers.

⁶ Voir comment l’algorithme de Deliveroo affecte le travail selon un “Indice de fiabilité” des livreurs, c’est-à-dire selon le nombre des commandes annulées:

<https://droit.developpez.com/actu/311666/Un-tribunal-determine-que-Deliveroo-utilise-un-algorithme-discriminatoire-pour-determiner-l-indice-de-fiabilite-des-livreurs/>

⁷ Une illustration de dynamiques de coopérations entre “faces” intermédiées : voir par exemple, ici entre un développeur, vidéaste et client d’uber et un dirigeant syndical de chauffeurs de vtc.

<https://www.youtube.com/watch?v=mgU1QWmvjho> puis

<https://twitter.com/Sqli69/status/1450057484861906951>

⁸ De nombreux outils permettent aux utilisateurs de sélectionner quelles données ils souhaitent partager et à quel niveau de précision, par exemple en extrayant des métadonnées des fichiers qui le concernent. En l’espèce pour pouvoir savoir qu’Uber géolocalise à une échelle et une fréquence données, sans avoir besoin de l’historique des coordonnées spatiales.

3. Rectifiabilité des erreurs d’ajustement de tarification

La complexité de l’algorithme de Uber qui fixe les prix des courses décourage les personnes à exercer leurs droits à rectifier des erreurs liés à la collecte de leurs données personnelles.

Différentes composantes déterminent le montant proposé par la plateforme à un chauffeur pour proposer une course, notamment des ajustements sur le total appelés "upfront pricing", tenant compte d’autres critères de rentabilité que la distance et la durée du trajet de la course elle-même, notamment l’estimation du temps sans clientèle (“à vide”) avant (“en approche”) et après la course (attente de nouvelle réservation par après)⁹.

Nous ne comprenons pas à ce jour comment ces ajustements sur le chauffeur se répercutent ou non sur les sommes réellement prélevées côté client; et c’est une illustration supplémentaire pour qui douterait de l’enjeu de lever les obstacles artificiels au partage de données entre chauffeurs et clients dont c’est la volonté (cf §1 et §2 supra). Aussi, puisqu’il s’agit d’estimations par la plateforme (ex: congestion), quelles sont les possibilités pour les chauffeurs de constater l’exactitude de ces estimations? En particulier, quelles sont les répercussions sur les revenus d’éventuelles erreurs récurrentes dans le paramétrage de l’*upfront pricing* comparativement aux courses effectuées *in fine*? Ce point soulève particulièrement la question quant aux possibilités réelles pour les intéressés d’exercer leur droit de rectification des inexacitudes (Art. 16 RGPD), que ce soit dans un cadre individuel, ou collectif¹⁰. Il questionne aussi le mode de réévaluation des sommes dûes suite à des jugements de requalification sur des situations antérieures à ces jugements (par exemple en Suisse, dans le Code des Obligations, “[l]e contrat est parfait lorsque les parties ont, réciproquement et d’une manière concordante, manifesté leur volonté”. On peut s’interroger sur la concordance exacte au vu des difficultés à bien comprendre les conséquences que ces algorithmes de pricing peuvent avoir, selon le mode de découplage entre coût pour le passager et revenu pour le chauffeur).

⁹ *Now what we've done with driver upfront pricing and upfront destination is we decoupled driver side pricing from time and distance. Time and distance is how price - taxis have been pricing a trip for years and years and years. Now pricing is algorithmic. It's based on time and distance, but then what's your destination, what's the probability that you're going to get a trip once you drop off your rider. What's traffic going to be like? How long is the pickup, et cetera? There are many more - what time of day is it? There are many other considerations that go into pricing and now we have algorithms pricing drivers - pricing versus time and distance. That allows us to show the upfront destination for the driver because we're getting the price right".* Dara Khosrowshahi, Uber Technologies, Inc. (UBER) Goldman Sachs Communacopia + Technology Conference 2022 (Transcript) Septembre 2022.

<https://seekingalpha.com/article/4540514-uber-technologies-inc-uber-goldman-sachs-communacopia-technology-conference-2022-transcript> (Via Brahim Ben Ali).

¹⁰ Ex: une action collective de chauffeurs pour l’accès à leurs données auprès d’un tribunal Néerlandais <https://medium.com/personaldata-io/interview-proces-uber-expert-en-protection-des-donnees-f30905f81906>

Nous nous interrogeons par ailleurs sur la praticabilité des conditions de rectifications de ces éventuelles inexactitudes entre, d'une part ce que prévoit la directive sur l'information des travailleurs, et d'autre part le projet de révision de la responsabilité des produits défectueux basés sur l'IA et les logiciels, tout au long de la chaîne d'approvisionnement. Pour illustrer ce problème, il arrive aux exploitants de plateformes d'évoquer leur dépendance aux APIs de calculs d'itinéraires de google (maps, waze) pour justifier d'erreurs de calculs de temps d'approches¹¹. Cela a aussi son importance si ces mécanismes entraînent une moindre maîtrise des transferts d'externalités à la collectivité. Les erreurs de tarification et les logiques managériales automatisées à l'extrême peuvent aussi avoir des conséquences sur la santé physique et mentale, en coinçant les travailleurs dans des boucles de renforcement stimulus-réponse constantes. L'attention que les législateurs ont déjà porté sur les leviers d'engagement d'utilisateurs utilisés par les réseaux sociaux et jeux d'argent gagnerait à être déclinée sur les plateformes de travail en une supervision spécifique aux contextes d'emploi et de dépendance économique¹².

4. Finalités de traitements initiales et objectifs de diversifications ultérieurs

Les règles de protection des données limitent le recours au fondement de "l'intérêt légitime" pour certains traitements de données, notamment lorsqu'ils contreviennent au principe de loyauté en outrepassant les attentes raisonnables des intéressés en des usages qui pourraient les surprendre¹³. Nous nous interrogeons ici sur les modes de redevabilité des plateformes qui instrumentent certains inputs issus des chauffeurs pour des finalités stratégiques autres que le fonctionnement du service, en particulier la diversification de son offre¹⁴. Ces modes de redevabilité ont de potentielles répercussions dans deux types de cas :

¹¹ Pdg de Heetch, conférence DATE, Paris. Un exemple de conséquence financière : le chauffeur "matché" avec le client est pris dans les bouchons, le client annule la course, le chauffeur ne perçoit pas les frais d'annulations au prétexte que le retard excède trop le temps d'approche estimé par la plateforme. <https://uberzone.fr/threads/clients-qui-commandent-sur-plusieurs-applis.19020/page-2>

¹² Voir par ailleurs les programmes de récompenses des chauffeurs <https://www.bfmtv.com/tech/vie-numerique/statuts-gold-ou-diamond-la-nouvelle-astuce-d-uber-pour-motiver-ses-chauffeurs-AN-201908280077.html>; <https://www.uber.com/it/en/drive/uber-pro/>; <https://www.uber.com/us/en/drive/uber-pro/debit-card/>

¹³ Voir, EDPB, lignes directrices sur l'int, p.6 https://edpb.europa.eu/sites/default/files/files/file1/edpb_guidelines-art_6-1-b-adopted_after_public_consultation_fr.pdf

¹⁴ Uber dit collecter des données pour servir ses intérêts légitimes relatifs à l'amélioration de ses services existants, mais aussi pour élaborer de nouveaux services. Voir : III, B, 3. <https://www.uber.com/legal/fr/document/?name=privacy-notice&country=france&lang=fr>

(i) La conquête de marchés annexes : les modalités de l'allocation des courses évoluent avec celles de la segmentation de l'offre, qu'Uber développe en mettant en place des incitatifs promotionnels. On peut penser par exemple aux récentes exemptions de commissions pour développer l'inclusion des taxis dans l'application Uber. Les chauffeurs en statut VTC, exclus de la maraude sur la voie publique (circulation à vide avec espoir de hélage, y compris virtuel), sont de ce fait mis en concurrence, par Uber, avec les taxis qui bénéficient par ailleurs l'accès aux voies de bus plus rapides. Les critiques historiques de l'uberisation portaient traditionnellement sur une déloyauté de concurrence par les coûts (du travail et d'obtention de licence). Il faut désormais intégrer la possibilité que l'activité des VTC soient mises au service de la concurrence potentielle, par les données, avec des professions adjacentes, ou de stratégies de conquête de nouveaux marchés¹⁵.

(ii) Les services affinitaires et partenariats : Outre les facilités de rattachement de comptes de chauffeurs issus du portage salarial, Uber fournit différents services aux chauffeurs dans le cadre de son programme de récompenses pour fidéliser et inciter les chauffeurs à se maintenir dans un certain niveau de qualité de service mais aussi de volume d'activité trimestrielle¹⁶. Cela inclut des services de gestion de compte courant et d'emprunts pour achat de véhicules¹⁷. En parallèle, nous sommes fréquemment interpellés par des inquiétudes de chauffeurs sur la possibilité de prise en compte de leur situation financière par Uber pour l'allocation du volume de courses moins rentables¹⁸. Leur idée serait qu'Uber peut exploiter ce type de connaissances pour exploiter encore plus leur précarité - en les faisant par exemple travailler plus longtemps pour au final la même paye de subsistance. Ce type de facteurs de la propension à accepter auraient à tout le moins des implications potentielles pour la santé et la sécurité des personnes. Bien que la Directive ne soit pas prise sur ce fondement, il serait intéressant que ces préoccupations soient prises en compte dans les dispositions relatives à la supervision automatisée. Par exemple pour s'assurer que le mode d'optimisation du système ne l'a pas conduit à "apprendre" indirectement de tels paramètres.

¹⁵ Outre les taxis, pensons au rôle exploratoire de certaines flottes de véhicules électriques quant à la localisation des stations de recharge. Plus anciennement, nous avons aussi eu écho de circonstances où les trajets Uber en sorties de courses au supermarché étaient plus compétitifs que les services de livraisons desdits supermarchés.

¹⁶ " Plus votre statut est élevé, plus vous avez accès à des avantages. Votre statut est déterminé en fonction de la qualité de votre service (note, taux d'annulation) et du nombre de courses effectuées sur l'application sur une période de 3 mois." <https://www.uber.com/fr/fr/drive/uber-pro/>

¹⁷ <https://www.uber.com/fr/fr/drive/rewards/>

¹⁸ Nous ne savons pas si c'est le cas. En revanche, cela pourrait être établi techniquement par une plateforme en mesurant par exemple par la rapidité avec laquelle un chauffeur retire des fonds de son compte, même face à des incitatifs à les y garder, ou encore à la qualité de son véhicule (luxe ou van, mais propension à accepter des courses à une moindre gamme de prix), ou encore à sa relation à celui-ci (propriétaire vs location, leasing auprès de tiers ou de partenaires de la plateforme).

5. Agentivité humaine face aux raisonnements corrélatifs

On le voit ici, un problème récurrent et principal est d'être dans une situation qui réduit à ne pouvoir faire que des hypothèses sans possibilité de vérifier¹⁹. Les plateformes dont il est question reposent sur des systèmes d'optimisation aux variables multiples, plus ou moins connues des exploitants eux-mêmes, ayant entre elles des liens de dépendances plus ou moins explicitées que les exploitants n'ont pas toujours intérêt de comprendre. C'est un enjeu pour la dignité, l'autonomie et l'agentivité de la personne humaine en général, qui concerne aussi les vtc. C'est aussi un problème pour le cocontractant-chauffeur dans la compréhension des équilibres général et particuliers de sa relation à la plateforme, avant de s'engager et pour vérifier le maintien ou non de ces équilibres pendant la durée du contrat.

Ce type d'obstacles impacte particulièrement les démarches collectives des chauffeurs Suisses que nous accompagnons suite à la requalification de leur relation avec Uber en contrat de travail²⁰. Les fiches de salaires émises dans ce cadre incluent par exemple un critère d'efficacité pour moduler le calcul des régularisations de rémunérations à percevoir. Ces primes sont présentées comme fonction de l'adaptation de la disponibilité horaire du chauffeur à l'offre et à la demande. Outre les critiques formulées vis-à-vis du transfert de risque d'entreprise aux chauffeurs, comment s'assurer de la validité du raisonnement et des référentiels empruntés pour évaluer l'état du marché et les positionnements respectifs des chauffeurs ? Des difficultés similaires se poseront aussi pour les négociations collectives périodiques entre plateformes et chauffeurs en activité. En présence de systèmes optimisés par des mécanismes corrélatifs et probabilistes, la description des difficultés et la formulation des questions se heurtent à l'impossibilité de désigner l'objet de préoccupations en termes d'absolus²¹.

6. Cohérence de la directive avec les autres dispositifs

¹⁹ alors qu'on parle d'enjeux pour l'activité professionnelle et la vie quotidienne de millions de personnes <https://www.clubic.com/uber/actualite-432741-uber-etablit-son-record-du-nombre-de-chauffeurs-dans-le-monde-sur-fond-de-crise.html>

²⁰ <https://www.rts.ch/info/regions/geneve/13553885-le-salaire-des-chauffeurs-uber-depend-de-leur-efficacite.html>

²¹ Exemple extrait d'échanges internes à nos organisations sur l'impact de *l'upfront pricing*, qui fait l'objet de nombreuses spéculations telles que (cf., 2 supra, source de revenus supplémentaires potentiels) : —
“*J'imagine que ça n'incite pas Uber à proposer des courses non rentables ... À moins que les revenus soient réalisés en grand volume sur ces types de trajets ? — Les deux sont potentiellement vrais dans certaines circonstances mais plutôt pas d'autres, y compris non intentionnelles.*”

Outre l'effectivité des droits des personnes concernées, ce qui précède a son importance pour l'effectivité du droit en général vis-à-vis de ce type de systèmes. Et à ce titre l'asymétrie informationnelle ne concerne pas que les chauffeurs. Nous relevons par exemple que les administrations sont demandeuses de données issues de l'activité des chauffeurs pour étalonner des techniques fiables de simulations et de tests des systèmes des plateformes²². Plusieurs dossiers législatifs européens récents ou en projet adressent ces besoins par divers biais: transferts de données d'intérêt général des entreprises vers les administrations, transferts "altruistes" des personnes vers des entités à but non lucratifs, etc.²³.

De façon générale, nous sommes convaincus que les coopérations de recherche entre acteurs publics et chauffeurs/data subjects gagneraient en richesse en développant pour ces derniers, au delà de la fourniture de leurs données, des canaux et des ressources pour participer aux orientations et à la formulation des questions des recherches des acteurs publics ou privés missionnés pour produire des indicateurs, contrefactuels, études, audits, etc. L'article 15 du projet de directive qui prévoit des facilités de communications entre chauffeurs pourrait être utilement agrémenté de ce type de canaux de coopérations bidirectionnelles.

Par ailleurs, sans préjuger des solutions politiques à trouver pour l'équilibre entre statuts sociaux, nous nous interrogeons sur l'articulation des régimes respectifs de négociation des systèmes de supervision, entre plateformes et chauffeurs, et entre les chauffeurs. Les indépendants et les salariés n'ont pas nécessairement les mêmes préoccupations sur les traitements de données, et les questions sont probablement encore différentes pour ceux qui doivent déterminer s'il y a lieu de requalifier leur contrat. On peut aussi vouloir négocier d'autres sujets de traitements de données dont la pertinence ne dépend pas de la classification de l'emploi comme subordonnant ou non. Si la directive inclut des dispositions spécifiques au traitement de données des travailleurs de plateformes, nous nous interrogeons sur les façons de tenir compte concrètement de ces nuances.

7. Sécurité juridique des collectifs de chauffeurs

²² <https://www.peren.gouv.fr/projets/> (coopération avec la cnil pour récupération de données des utilisateurs de plateformes VTC et https://www.peren.gouv.fr/rapports/2022-06-16_APVP2022_presentationPEReN_regulations_algorithmes.pdf (description d'objectifs et méthodes pour simuler un algorithme plausible de plateforme de VTC, avec enjeu d'étalonner des techniques et déterminer quelles quantités de données sont nécessaires pour résultats fiables)

²³ Data Governance Act, Règlements sur les systèmes d'informations pour l'intermodalité et les données automobiles.

Enfin, notre compréhension des débats actuels est qu'il existe un enjeu pour les parties prenantes d'établir un cadre permettant la contention des procédures de requalification. Nous attirons votre attention sur le lien entre cet objectif avec d'autres besoins de sécurité juridique qui touchent aux moyens d'organisation collective des chauffeurs :

Praticabilité des procédures autour des données

- Quels moyens de réactivité solliciter auprès des autorités face aux nuisances dilatoires à caractère tactique dans l'exercice de droits qui pénalisent des procédures qui en dépendent — négociations commerciales, syndicales, ou sociales, et tenues par des délais ?
- Quelles règles probatoires et quelles expertises dans les tribunaux? Quels mécanismes préjudiciels entre régulateurs ou juridictions pour articuler les questions de subordination et les questions de traitement de données ?²⁴ Quelles articulations des procédures nationales en présence de responsables conjoints de traitements (Art. 26 RGPD) issus d'États différents que ceux des chauffeurs ? Quelles représentations juridictionnelles des groupements de chauffeurs ?

Circulation des données sur le marché européen :

- Quelles possibilités concrètes de communication entre chauffeurs et avec les tiers sur la base des informations recueillies par le droit d'accès, eu égard à la prolifération de mentions "confidentiel" à la légitimité et proportionnalité plus ou moins évidentes ?
- Quelles limites aux clauses de non concurrence envisagées pour le partage de données dans le cadre du Data Act ? A supposer que le périmètre final de ce règlement inclue les données des chauffeurs organisés en coopératives concurrentes, il serait assez baroque d'ériger de telles clauses pour des entités qui, elles, utilisent les données personnelles pour s'étendre sur des marchés adjacents.

... en clair : où est l'**European Data Space des travailleurs** ? C'est une question qui découle de toutes les précédentes : il va être particulièrement ardu pour les personnes de se constituer en collectifs autour des données si l'accès à leur données est essentiellement gouverné par des démarches adversariales dont il est difficile d'anticiper le succès ou la légalité à l'avance. A l'inverse, la stratégie numérique Européenne positionne la Commission dans un rôle de facilitateur des partages multipartite de données pour la santé, le transport et bien d'autres domaines. Ce type de logique apparaît nécessaire aussi pour soutenir les travailleurs qui souhaitent, avec des données, reconstituer *ex post* les

²⁴ Exemple : qu'est ce qu'un indépendant manifestement "véritable" lorsque la supervision automatisée n'est pas négociable ? Voir page 38 : marge d'appréciation envisagée pour ne pas activer la présomption de salariat <http://www.senat.fr/rap/r22-027/r22-0271.pdf>



unités communes de temps lieu espace de leur quotidien²⁵, et développer leur pouvoir d’agir sur les répartitions du risque économique.

²⁵ *Du flexible au liquide : le travail dans l'économie de plateforme* Christophe Degryse, [Relations industrielles / Industrial Relations](#) Volume 75, numéro 4, automne 2020, p. 660–683