

CAPITALISME DE PLATEFORMES ET TRANSFORMATIONS DE L'ÉQUILIBRE DES RAPPORTS DE GENRE. UNE ENQUÊTE EN PSYCHODYNAMIQUE DU TRAVAIL DANS LA LIVRAISON À VÉLO

[Stéphane Le Lay](#), [Fabien Lemozy](#)

La Documentation française | « [Revue française des affaires sociales](#) »

2022/4 | pages 239 à 256

ISSN 0035-2985

DOI 10.3917/rfas.224.0239

Article disponible en ligne à l'adresse :

<https://www.cairn.info/revue-francaise-des-affaires-sociales-2022-4-page-239.htm>

Distribution électronique Cairn.info pour La Documentation française.

© La Documentation française. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

AUTRES THÈMES

**Capitalisme de plateformes et transformations de l'équilibre
des rapports de genre. Une enquête en psychodynamique
du travail dans la livraison à vélo**

Stéphane Le Lay et Fabien Lemozy

RÉSUMÉ

À partir de l'exemple du métier de livreur à vélo et des évolutions récentes des activités avec l'apparition des plateformes de livraison, cet article analyse ce que modifient ces nouvelles organisations du travail en matière de rapports de genre. Loin de confirmer les espoirs placés dans les technologies numériques sur leurs capacités à passer outre les rapports sociaux de domination, la permanence de l'hégémonie masculine dans un secteur d'activité « ubérisé » soulève de nouvelles questions relatives à l'évolution des formes de virilité, faisant écho aux travaux sur la division sexuelle du travail. L'article montre que l'organisation du travail platformisée renforce les clivages de genre, tout en creusant les inégalités, d'une part parce qu'elle exploite ces dernières pour attirer sa main-d'œuvre et pour tirer le prix des courses vers le bas. D'autre part, parce qu'elle rend beaucoup plus difficile le déploiement d'une pensée politique, en instaurant comme maître-mot le chacun pour soi concurrentiel.

ABSTRACT

Platform Capitalism and Changes in the Balance of Genders. A Psychodynamic Survey of Bike Courier Work

Based on the example of bike courier jobs and recent evolutions in the profession with the appearance of delivery platforms, this article analyses what it is that is changing these new organisations of work with regard to gender. Far from confirming the hopes placed on digital technologies with regard to their abilities to surpass the social relationships of oppression, the continuation of male predominance in an “uberised” industry raises new questions on the evolution of forms of masculinity, echoing studies on gender-based divisions within industries. The article shows that platform-based organisation of work strengthens gender divisions while also worsening inequalities. On the one hand, this is because it exploits these inequalities to attract its workforce and to keep its rates low. On the other hand, this is because it makes it far more difficult to express political opinions by making “everyone for themselves” a competitive key idea.

Introduction

Depuis une dizaine d'années, de nouvelles organisations du travail cherchant à rompre avec le modèle salarial et organisationnel dominant jusqu'alors se sont durablement installées (Abdelnour et Bernard, 2018). Connu sous le nom d'« ubérisation » (Savoldelli, 2021) ou de « capitalisme de plateforme » (Srnicek, 2018), ce mouvement a pour caractéristique d'organiser le travail d'individus mis en relation avec des clients *via* un algorithme. Des travaux ont déjà décrit en détail le fonctionnement de ces plateformes de travail¹. C'est également le cas pour les plateformes de livraison à vélo, qui va nous intéresser ici². Rappelons simplement que ces dispositifs sociotechniques sont des modèles à quatre pôles mettant en relation, *via* une application, un restaurateur, un client, un livreur et un propriétaire de plateforme (Tassinari et Maccarrone, 2020). Grâce au « management algorithmique » (Lee *et al.*, 2015) qui organise et gère de manière automatisée et instantanée le flux des commandes, en fonction de la disponibilité présente et des performances passées des livreurs (taux d'acceptation de commande, respect du délai de livraison, note des clients, etc.), l'économie servicielle tend vers une industrialisation du travail de livraison à flux tendu.

Celle-ci se caractérise par six éléments importants pour comprendre le rapport au travail des livreurs. Tout d'abord, ces derniers sont, dans la grande majorité, des autoentrepreneurs, dont le chiffre d'affaires et le degré de protection sociale³ dépendent du niveau d'activité sur les plateformes, et donc du niveau de concurrence entre livreurs pour les commandes les plus lucratives et les moins pénibles. Deuxièmement, les plateformes ont la possibilité de sanctionner négativement les livreurs dont les performances ne sont pas jugées suffisamment élevées (suspension du compte, attribution de commandes moins « juteuses »). Troisièmement, l'encadrement global de livreurs dispersés et leur évaluation individualisée concomitante (Ivanova *et al.*, 2018) conduisent à l'exercice d'une forte domination organisationnelle de la part des plateformes (qui maîtrisent les flux informationnels ; Rosenblat et Stark, 2016), rendant difficile toute réponse collective efficace sur le plan de l'organisation du travail. Quatrièmement, l'atomisation des rapports de production renforce le poids des enjeux temporels du travail pour les livreurs. Cinquièmement, le corps des livreurs se trouve particulièrement engagé dans des activités dangereuses pour la santé (physique et mentale). Enfin, si la composition de la population de livreurs a connu récemment des modifications importantes, une propriété sociale demeure stable : sa masculinisation. C'est sur ces deux derniers points que notre article va se concentrer, à partir d'une enquête en psychodynamique du travail centrée sur la question des rapports entre organisation du travail et santé dans l'espace social de la livraison à vélo, réalisée dans le cadre d'un appel

1. Pour une synthèse récente en français, voir Casilli (2019).

2. Pour une analyse détaillée de l'organisation du travail sur les plateformes de livraison, voir Lemozy et Le Lay (2021) et Le Lay et Lemozy (2021a).

3. N'étant pas salariés, les livreurs de plateformes doivent contribuer eux-mêmes à leur protection sociale (bien que certaines plateformes proposent depuis récemment une mutuelle). En outre, ils échappent aux dispositions propres au droit du travail, ce qui renforce leur vulnérabilité sociale (absence d'accords collectifs) et sanitaire (pas de suivi de la médecine du travail, pas d'instances représentatives du personnel).

à projets de recherche intitulé « Santé mentale, expériences du travail, du chômage et de la précarité » sous l'égide des ministères du Travail et de la Santé (encadré 1).

PRÉSENTATION DE L'ENQUÊTE

[ENCADRÉ 1]

Notre enquête s'appuie sur une méthodologie d'entretien collectif développée par la psychodynamique du travail (Dejours, 1993), qui vise à renseigner les manières d'agir des travailleurs au sein d'une organisation du travail donnée, et à saisir la dynamique souffrance/plaisir de façon à en renseigner les implications subjectives, et ses implications sur la santé. Pour ce faire, il est nécessaire de repérer les situations à l'origine de la souffrance (état affectif pouvant prendre différentes formes et considéré comme banal dans le déroulement des activités), les manières dont les travailleurs s'en arrangent et s'en défendent, et d'analyser les conséquences de ces arrangements sur les façons de travailler, sur les dynamiques collectives, sur la qualité du travail, mais aussi sur la santé. En nous intéressant aux livreurs à vélo des plateformes numériques, nous nous adressons non pas à des salariés travaillant ensemble dans une même entreprise, mais à des autoentrepreneurs réalisant des activités de livraison de manière concurrentielle. Réunir des volontaires pour participer à l'enquête constituait donc une difficulté supplémentaire. Pour contourner ce problème, nous nous sommes rapprochés d'un collectif militant de livreurs (sans expérience militante préalable), à qui nous avons présenté le cadre de l'enquête en vue de solliciter son concours pour réunir des livreurs potentiellement intéressés à l'idée de participer à une telle investigation. Après plusieurs discussions, les représentants du collectif ont émis le souhait de nous rencontrer avec plusieurs livreurs qu'ils connaissaient (appartenant ou non au collectif), pour que leur soient présentés la démarche clinique et les enjeux scientifiques de l'enquête. Cette réunion s'est déroulée en février 2020 et sept livreurs y ont assisté. Les échanges ont été conviviaux et ont suscité un intérêt chez six d'entre eux (tableau 1), dont trois représentants du collectif (Laurent, Amaury et Sylvestre). À l'issue de ces premières discussions, il a été décidé de constituer un collectif d'enquête qui se réunirait durant trois heures à quatre reprises entre février et juillet 2020 (un report de séances ayant eu lieu en raison du premier confinement). Chaque entretien a fait l'objet d'une supervision avec Christophe Dejours. Enfin, la réunion de validation du rapport s'est déroulée en octobre 2020, sur une journée complète durant laquelle des échanges ont permis de préciser nos analyses.

Au démarrage de l'enquête, Hugo, Laurent, Hocine et Amaury menaient toujours leurs activités de livraison (dont Hocine en scooter), Maxime travaillait pour une plateforme de bricolage chez des particuliers (également sous statut d'autoentrepreneur) et Sylvestre s'occupait des activités du collectif de manière bénévole, à plein temps. Tous les participants étaient français et avaient une expérience professionnelle avec les plateformes d'au moins trois ans, à l'exception d'Hugo, d'origine allemande : après une expérience de plusieurs mois comme coursier pour une pharmacie allemande, il s'était installé à Paris, où il travaillait pour plusieurs plateformes depuis neuf mois, tout en suivant des études en sciences politiques. Notons par ailleurs qu'à la dernière réunion, quatre participants sur les six étaient livreurs (Hugo, Laurent, Hocine et Maxime).

Les profils sociaux des participants sont à l'image de ceux des livreurs à vélo venus dans le métier au démarrage des plateformes : des hommes (généralement jeunes) soit attirés par le milieu professionnel des coursiers traditionnels (Laurent), soit à la recherche d'une amélioration des conditions de vie précarisées et tentés par la dimension sportive du métier (Sylvestre, Amaury, Hugo, Maxime). Seul Hocine n'a pas mis en avant la dimension cycliste, ce qui est cohérent avec son choix de livrer en scooter pour se donner davantage de possibilités d'échapper à la précarisation sociale qu'il vit. Si, au moment de l'enquête,

la position sociale des participants était globalement caractérisée par un déclassement professionnel par rapport à leurs parents (en particulier pour Amaury et Laurent, enfants de petits commerçants), situation caractéristique de nombreux livreurs de plateformes, aucun d'entre eux ne correspond au profil sociologique des livreurs devenus récemment majoritaires : des travailleurs étrangers (avec ou sans papiers), soumis à des conditions de travail et de vie fortement dégradées¹. Par ailleurs, chez tous les participants, la pratique du métier s'est faite par intermittence, comme c'est le cas pour une partie des premiers livreurs de plateformes. Enfin, aucune femme n'a participé à l'enquête, en dépit de nos tentatives de prise de contact par différents canaux (listes de discussion, rapports d'interconnaissance).

1. Une enquête collective avec des livreurs de la « deuxième génération » était en cours d'organisation au moment de la rédaction de cet article, afin de continuer à étudier les transformations du sous-espace de la livraison *via* des plateformes. Pour des raisons évidentes, nos analyses seront donc centrées sur les livreurs de la « première génération » et ne doivent pas être généralisées *a priori*.

TABLEAU 1
Présentation des participants

Prénom	Âge	Ancienneté livraison en plateforme	Nombre de plateformes	Situation sociale pré-livraison
Amaury	32 ans	3 ans et demi	1	Stagiaire (stage de fin d'études supérieures)
Maxime	28 ans	3 ans	1	Employé peu qualifié (grande distribution, restauration)
Hocine	24 ans	3 ans	2	En recherche d'emploi
Sylvestre	24 ans	3 ans	2	Étudiant
Laurent	50 ans	6 ans	3	En recherche d'emploi
Hugo	34 ans	9 mois	6	Étudiant

Dans cet article, nous allons plus précisément analyser les conditions organisationnelles et les dynamiques subjectives ayant favorisé l'hégémonie masculine dans le secteur de la livraison. Dans la première partie, nous interrogerons les résultats en termes d'ouverture sociale de l'installation des plateformes comme forme durable d'organisation du travail, avant d'analyser, dans la deuxième partie, l'exacerbation de l'agressivité dans le rapport viril au travail des livreurs à vélo. Enfin, dans la dernière partie, nous reviendrons sur la place particulière de cette agressivité dans l'auto-accélération défensive érigée par les livreurs pour affronter les sources de souffrance de leurs activités.

Les plateformes de livraison, vectrices de rééquilibrage des rapports sociaux ?

Les plateformes de livraison de plats cuisinés se présentent comme l'occasion de mener une activité rémunérée non contraignante « à côté » du travail principal afin de gagner un revenu supplémentaire, ou suffisamment flexible pour s'adapter

aux contraintes de la vie étudiante. Avec l'arrivée des applications pour smartphone, s'est instaurée une démarche simplifiée de recrutement dématérialisée et désincarnée : en quelques clics et formalités, toute personne majeure peut avoir accès à l'activité de livraison à vélo. Une telle opportunité a eu pour conséquence la massification des travailleurs de ce secteur, à qui l'activité de livraison était présentée comme simple à réaliser. De fait, la majorité des participants à l'enquête a été sensible à la rhétorique communicationnelle des plateformes (affichages, réseaux sociaux), laissant entendre que tout amateur de vélo pouvait facilement devenir coursier indépendant (les entreprises Frichti et Deliveroo, par exemple, incitent à rejoindre leur « communauté de *riders* »). Certains des enquêtés ont été séduits avant tout par la dimension sportive, d'autres ont vu une opportunité de pénétrer un sous-espace social jusqu'ici peu ouvert :

« En 2013, j'avais déjà l'envie de devenir coursier, mais pour devenir coursier [salarisé], il faut appartenir à la famille. Je venais poser mon CV mais on me regardait de haut en bas, du genre "Qu'est-ce que c'est que ce gars qui n'a jamais fait d'*alleycat*⁴ ?" » (Laurent).

Cette possibilité d'intégration d'un « marché professionnel fermé » a incité certains auteurs à considérer « que les environnements virtuels offriraient un monde utopique dans lequel le sexe, la race, le genre, l'âge et l'orientation sexuelle cesseraient d'être pertinents » (Boyd, 2001, cité dans Romele *et al.*, 2017, p. 204), tandis que « les traditionnelles frontières de la nationalité, de l'ethnicité, du langage, du genre et de la religion » seraient levées parmi les peuples grâce à des outils comme Google (Schmidt et Cohen, 2013, p. 108). À l'encontre de ces déclarations optimistes, notre enquête montre que, sous l'angle du genre (et de la classe), les choses se révèlent bien moins positives. Pour le moment, à l'exception des travaux de Juliet Schor stipulant que l'algorithme peut reproduire des hiérarchies racistes, classistes ou genrées (Schor, 2016 ; Vallas et Schor, 2020), rares sont les études appuyées sur des enquêtes de terrain attentives aux évolutions des rapports de genre, dont on sait qu'elles sont étroitement liées à la question du travail (Kergoat, 2000 ; Galerand et Kergoat, 2014). Parmi ces travaux, on peut mentionner l'article de A. Hannák *et al.* (2017) consacré aux plateformes de microtâches, qui montre que des biais racistes et genrés sont à l'œuvre dans l'évaluation des travailleurs et se traduisent par un plus mauvais classement des femmes et des minorités racisées, affectant négativement leurs opportunités et rémunérations⁵. De même, en s'appuyant sur N. Atanasoski et K. Vora (2015), N. Van Doorn analyse comment une plateforme de majordomes à la demande tente de dissimuler des formes dégradées du travail de service domestique à la longue histoire genrée et racialisée aux États-Unis. Il en conclut que :

4. Venue des États-Unis, l'*alleycat* est une course d'orientation entre coursiers, organisée illégalement et généralement de nuit, dont le but est de rallier le plus rapidement possible tous les points de livraison, pour faire la preuve de sa force, de son courage et de ses habiletés. Lors de ces courses, les prises de risque sont massives.

5. Observation corroborée par une étude statistique sur les écarts de rémunération selon le genre dans le cas des chauffeurs VTC, réalisée par C. Cook *et al.* (2021).

« dans le monde des plateformes de travail, l'inégalité est une caractéristique plutôt qu'un dysfonctionnement [bug]. La plateforme de travail reste profondément ancrée dans un monde créé par la forme de valeur capitaliste, qui s'articule autour de la subordination sexuée et racialisée des travailleurs à faible revenu, des chômeurs et des personnes inemployables⁶ » (2017, p. 10-11)⁷.

Si ces analyses ont leur intérêt – notamment lorsqu'elles permettent de comprendre la manière dont les algorithmes contribuent à générer des discriminations devenant progressivement rédhitoires pour les populations laborieuses les moins « efficaces » (Huang, 2022) –, elles peinent à saisir finement les dynamiques subjectives nécessaires à la perpétuation de rapports sociaux profondément déséquilibrés. En particulier, elles ne s'intéressent pas à ce qui relève spécifiquement de l'engagement du corps dans les activités, avec ses implications en matière de santé et de lutte contre la souffrance normale – qui relèvent d'aspects indissociablement somatiques et psychiques.

Or, dans le cas de la livraison à vélo, aborder cette question nécessite d'en passer par une analyse du déploiement de la virilité dans le travail, celle-ci étant entendue dans un double sens :

« 1) Les attributs sociaux associés aux hommes et au masculin : la force, le courage, la capacité à se battre, le "droit" à la violence et aux privilèges associés à la domination de celles, et ceux, qui ne sont pas, et ne peuvent pas être, virils : femmes, enfants... 2) La forme érectile et pénétrante de la sexualité masculine » (Molinier et Welzer-Lang, 2000, p. 71).

Même si les hommes n'incorporent pas de la même manière les valeurs et dispositions pratiques auxquelles l'idéal viril renvoie, du fait de leur trajectoire individuelle (Arambourou et Paoletti, 2013 ; Connell, 2013 ; Rasera et Renahy, 2013), le sous-espace social de la livraison à vélo sur les plateformes s'est d'abord construit en référence au monde social traditionnel des coursiers, fondé sur la virilité. En effet, c'est dans le déploiement de la force et de l'habileté à se frayer un chemin dans le trafic urbain que s'est construite l'image du *bike messenger* venue des États-Unis, comparable à celle d'un cow-boy, symbole de la virilité outre-Atlantique (Kidder, 2016). Le métier y était alors reconnu comme mal payé, marginal et dangereux. Plusieurs recherches ont documenté avec précision le *lifestyle* des coursiers, avec ses signes matériels et symboliques liés au vélo (Fincham, 2004 ; Kidder, 2005 ; Wehr, 2009). Sont en particulier relevés un fort sentiment d'appartenance à une « tribu urbaine » (Fincham, 2008, p. 622) et une « culture spécifique de coursier », formulée autour du travail, mais qui continue dans l'expérience partagée des moments hors travail, lors de compétitions nocturnes illégales entre coursiers (*alleycats*), de fêtes, dans la fréquentation de bars et la consommation de

6. Traduction des auteurs. Ce sera le cas dans la suite de l'article lorsque nous mobiliserons des articles rédigés en anglais.

7. Une étude récente sur le *jobbing* en France montre que les activités demeurent genrées. Les femmes se concentrent majoritairement sur des segments déqualifiés ne nécessitant pas un niveau de certification spécifique (ménage, par exemple), tandis que les hommes interviennent sur des activités requérant plus souvent un diplôme ou une expérience professionnelle (Snape et Plault, 2022).

drogues, désignées comme des sources de plaisir dans l'exercice de cette activité au sein d'un collectif consolidé.

En fait, même si le vélo a pu servir de véhicule émancipateur pour les femmes de la bourgeoisie du XIX^e siècle, avant de se populariser au cours du siècle suivant (Gaboriau, 1991 ; Clais, 1998), sa pratique dans un cadre professionnel a été monopolisée par les hommes, en raison de trois dimensions « capturées » par l'idéal viril : la sportivité⁸, la force physique⁹ et l'espace urbain. Ce dernier point est particulièrement important. En effet, si les espaces publics sont conçus et perçus comme « des espaces mixtes, de mobilités, de rencontres, d'échanges entre individus » et « remplissent des fonctions essentielles de la vie collective », il se trouve que « tout le monde n'y accède pas de la même façon, ni dans les mêmes conditions », et « les rapports sociaux de sexe produisent des villes conçues, contrôlées et gouvernées par et pour les hommes » (Louargant, 2015, p. 50-51). L'espace public urbain peut s'avérer particulièrement inhospitalier à l'encontre des femmes, en instillant une peur qui contribue à les exclure, en témoigne la diversité des atteintes (agressions physiques, verbales, à caractère sexuel¹⁰, etc.), générées par des hommes, qui laissent « une marque durable sur les manières de considérer les lieux publics et leurs disponibilités » (Condon *et al.*, 2005, p. 285). C'est ce qu'ont récemment souligné des chercheuses brésiliennes, prenant à revers le discours à propos de l'*empowerment* féminin véhiculé par les plateformes au Brésil, en montrant que « les livreuses sont sujettes à des formes de harcèlement : des livreurs, des restaurateurs et des clients¹¹ ».

Enfin, d'autres affects désagréables peuvent toucher les livreuses, par exemple lorsqu'il s'agit d'accéder aux toilettes. J. M. Ferguson (2016), dans une enquête par observation participante, a constaté qu'il s'avérerait plus compliqué pour les coursières à vélo de faire leurs besoins, du fait de l'iniquité logistique. Ce problème constitue une tension physique et mentale supplémentaire, puisque les coursières doivent davantage se retenir, jusqu'à « se faire pipi dessus » (*ibid.*, p. 7), mais doivent aussi mémoriser une carte mentale des toilettes accessibles, sans devoir supplier pour l'accès et sans risquer d'affronter des regards de désapprobation ou de gêne dans les toilettes, ni l'humiliation d'un refus.

Or, l'installation des plateformes ne semble pas avoir modifié ces dynamiques détritimentaires à la position des femmes dans la division du travail (Popan et Anaya-Boig, 2021). Bien que le métier traditionnel de coursier à vélo ait été déstabilisé, « noyé dans la masse » de livreurs dit « partenaires » des plateformes (Le Lay et Lemozy, 2021b), les femmes y sont extrêmement minoritaires (2 % selon

8. Selon C. Louveau (2004), le cyclisme est l'un des derniers sports de tradition masculine ayant des difficultés à attirer les femmes parmi ses licenciés, sauf à avoir incorporé, lors de la socialisation, des « dispositions sexuées "inversées" » (Mennesson, 2004).

9. Le métier de *bike messenger* nécessite d'être capable de déployer une puissance motrice et une endurance aptes à répéter l'effort, celui-ci étant plus conséquent quand il faut affronter les intempéries (Kidder, 2011). Comme avec l'exemple des ouvriers du BTP, les éléments de force physique valident la naturalisation de la division sexuelle du travail, ce qui « permet d'interdire et d'occulter la présence des femmes » (Gallioz, 2006, p. 98).

10. K. Wehr avait souligné ce point dans le cas des coursières : celles-ci devaient « encaisser » les propos grossiers sur les attributs féminins échangés entre coursiers dans les canaux ouverts de la radio, tandis que les débutantes dans le métier avaient l'impression d'être la « chair fraîche » pour les coursiers déjà présents (2009, p. 67).

11. <https://outraspalavras.net/trabalhoeprecariado/mulheres-e-plataformas-digitais-empoderamento-para-quem>.

A. Aguiléra *et al.*, 2018), malgré la promesse des organisations du travail platformisées. Selon nous, pour bien comprendre le maintien de cette ségrégation féminine, la prise en compte d'un élément clinique central lors de notre enquête est indispensable : l'omniprésence des pulsions agressives.

Une organisation du travail favorable aux débordements agressifs

Notre enquête a permis de dégager un point important : l'agressivité des livreurs (et ses expressions viriles exacerbées) est générée par l'organisation du travail des plateformes. Celle-ci a la particularité d'orchestrer l'incertitude économique, en externalisant les coûts de production, et les responsabilités sociales, grâce au recours à la sous-traitance du cœur de métier (la livraison) à des microentrepreneurs, payés à la tâche, sans contrat de travail ni protection sociale, qui fournissent eux-mêmes les outils de travail (vélo, smartphone, sac, entretien, etc.). Parallèlement, l'application numérique organise le travail, par un système de « management algorithmique » qui contrôle, sanctionne et distribue les opportunités à des livreurs surnuméraires, et assure la mise en place de primes et de bonus, en plus d'une évaluation individualisée des performances donnant accès à des créneaux horaires réservés à un nombre de personnes limité (Lemozy, 2019). Cette « responsabilisation radicale » (Fleming, 2017) dans une organisation du travail qui instaure une concurrence généralisée entre travailleurs atomisés n'est pas sans effets psychiques coûteux pour les livreurs. Outre la peur de se blesser au travail ou de ne pas générer de chiffre d'affaires suffisant pour survivre, la position fortement dominée dans laquelle se trouvent placés les livreurs en matière de rapport au travail peut également provoquer un sentiment de frustration important qui génère des tensions, de l'agressivité, voire de la violence.

En interrogeant le rapport subjectif au travail des livreurs, une routine agonistique se dessine, rendue nécessaire par le rythme et les conditions de travail imposés par les plateformes. Si, pour certains participants, un état de « tension permanente » et « d'agressivité de fond » reste provisoirement sous contrôle malgré les envies « de défoncer une vitre ou un rétroviseur » (Hugo), d'autres se retrouvent dans des situations où le passage à l'acte s'offre comme une voie de décharge pour une frustration importante :

« Y a des fois, j'attendais juste de m'embrouiller pour tout lâcher. Ou casser un rétroviseur d'un gars qui klaxonne. Une fois, j'ai même craché à la gueule d'un gros con en Merco cabriolet qui m'a klaxonné avant de me doubler, tout ça pour s'arrêter dix mètres plus loin à un feu. Je suis arrivé à sa hauteur, je lui ai demandé pourquoi il avait klaxonné. "Ouais, les livreurs, vous faites chier." Je lui ai craché à la gueule. J'en n'étais pas fier, mais bon... [...] Un jour, j'en avais marre des incivilités : j'ai bloqué la roue d'un motard qui était arrêté sur

un passage piéton avec mon antivol en U. Démerde-toi avec la dépanneuse et la scie à métaux ! » (Amaury).

Dans ce que Laurent nomme « un univers hyper hostile », adopter un « mode guerrier » relève de l'évidence pour les participants. Cette imagerie guerrière révèle la virilité exacerbée employée pour tenir dans les activités quotidiennes ; les relations avec l'organisation du travail n'y échappent pas, puisqu'apparaissent dans le discours des idées telles que « se battre contre l'algorithme » (Sylvestre) ou bien « baiser la plateforme » (Amaury). Dans ce cas, se battre contre l'algorithme pour éventuellement le « baiser » revient surtout à se battre contre les collègues en obtenant des primes ou des créneaux horaires à leurs dépens. Là encore, les pulsions agressives peuvent conduire au passage à l'acte, donnant à voir des scènes de violence entre livreurs, où insultes et bagarres peuvent éclater devant des chaînes de restaurant à l'encontre de ceux qui accepteraient des commandes à la tarification jugée trop basse. Ce genre de scène, qui fait rarement l'objet de médiatisation¹², n'est pourtant pas si rare et laisse entrevoir un phénomène de territoire à défendre pour avoir accès à l'activité de livraison.

Si l'on suit les apports de la psychodynamique du travail, les deux formes de souffrance que sont la peur et la frustration (auxquelles il faudrait ajouter l'ennui) ne peuvent perdurer longtemps sans empêcher le livreur de travailler, soit parce qu'il lui devient insupportable de monter sur son vélo, soit parce que les tensions psychiques générées sont tellement fortes qu'il finit par décompenser (sous forme somatique ou psychique). C'est tout l'enjeu du traitement défensif de la souffrance normale. Apparaît alors une autre dimension de l'agressivité.

L'agressivité au service de la défense par auto-accélération

Les entretiens collectifs ont permis de montrer qu'une grande partie de l'agressivité des livreurs est déversée dans la cadence. Si l'accélération du rythme de livraison peut être analysée sous l'angle de la rationalité instrumentale – aller plus vite pour enchaîner le plus de livraisons possible en un temps donné –, du point de vue clinique, cette accélération convoque d'abord la rationalité pathique. Pour se préserver et mettre à distance les sources de souffrance au travail ne pouvant être subverties individuellement (par l'intelligence pratique) ou collectivement (grâce aux accords normatifs fondant les règles de métier), les livreurs ont recours à une stratégie défensive bien connue : l'auto-accélération (Dejours, 1993). Les stratégies défensives collectives viriles visent à opérer un déni du danger de manière à agir sur la perception du risque, afin d'« anesthésier la souffrance, en conjuguant les efforts de tous pour ne pas penser aux dimensions de l'activité qui font souffrir » (Molinier, 2006, p. 194). L'auto-accélération a, quant à elle, cette particularité

12. https://actu.fr/normandie/caudebec-les-elbeuf_76165/une-rixe-eclate-entre-livreurs-uber-eats-devant-le-macdonald-de-caudebec-les-elbeuf_38755652.html.

de saturer le fonctionnement psychique pour engager le corps du livreur dans une cadence effrénée où tous les efforts, l'attention, la concentration sont uniquement tournés vers les mêmes gestes à réaliser, réduisant ainsi les chances que les pensées spontanées nuisent à la cadence et à la concentration (Le Lay et Lemozy, 2021a).

Trois points-clés distinguent la stratégie défensive par auto-accélération repérée chez les livreurs de plateformes. Premièrement, là où l'auto-accélération des ouvriers à la chaîne est mise en place pour lutter contre l'ennui ou l'inanité du travail, l'auto-accélération des livreurs vise avant tout à lutter contre l'incertitude économique en se donnant l'impression de maîtriser quelque chose de l'ordre de la productivité, alors que c'est l'organisation du travail platformisée qui en a la maîtrise. Cette source de souffrance ne se substitue pas à celle repérée chez les *bike messengers* traditionnels, à savoir la peur de l'accident, mais elle occupe une place psychique plus importante. Comme le dira un livreur : « Faire du vélo en milieu urbain, ça me faisait peur. Mais la peur a glissé de faire du vélo vers le temps de livraison » (Amaury).

Deuxièmement, les stratégies défensives des *bike messengers* faisaient l'objet d'un traitement collectif pour opérer le déni des risques liés à la circulation¹³, dont le ciment était l'idéologie de la virilité. Pour que ce système de « croyance à l'invulnérabilité masculine » (Molinier, 2006, p. 206) fonctionne et conserve son efficacité symbolique, tous les travailleurs doivent y participer ; celui qui manifeste des doutes ou de la peur peut se trouver rapidement disqualifié. K. Wehr le montre clairement dans la façon dont sont traités les coursiers qui installent un frein d'urgence sur leur *track bike* : ils deviennent la cible d'insultes à caractère sexiste de la part d'autres coursiers, telles que « bitch » ou « pussy » (2009, p. 72). Puisque, dans les stratégies collectives de défense viriles l'expression de la peur est attribuée aux femmes, on comprend mieux le souci exprimé exclusivement par les femmes de devoir faire ses preuves au travail. La question reste alors de comprendre comment elles arrivent à tenir. Un début de réponse est esquissé par les travaux de Marton Angyan à propos des coursiers et coursières de Budapest. Lors de son observation participante, où les rapports sociaux de sexe ne sont pas au centre des analyses, il a constaté que « nombre de femmes adoptent la virilité comme stratégie défensive, certaines sans pour autant se masculiniser et tenant à préserver les aspects extérieurs de la féminité » (2018, p. 78). Dans ce métier à risque, comme cela avait été déjà repéré chez les éboueur·e-s (Gernet et Le Lay, 2011), la virilité n'est donc pas qu'une idéologie au service de la protection des hommes. Cependant, adopter des stratégies défensives viriles quand on est

13. B. Fincham et J. L. Kidder insistent sur le lien entre prise de risque et rémunération. Or, ils décrivent des pratiques pour lesquelles il est impossible d'établir un tel lien direct, voire qui se déroulent en dehors du temps de travail et qui participent à ajouter du risque au risque, ce qui peut paraître aberrant : le refus de porter le casque, l'utilisation de vélo sans frein et à pignon fixe (*track bike* ou *fixie*) et la participation aux *allegcats*. Selon nous, si ce lien entre prise de risque et rémunération existe, pour en rendre compte il convient d'y adjoindre l'élément intermédiaire de la virilité défensive. En effet, les conduites insolites, collectives et réglées que Fincham et Kidder décrivent, et que notre enquête a également retrouvées en partie, sont des marqueurs de stratégies collectives de défense viriles visant à lutter contre la peur.

une femme n'est pas sans incidence sur la construction de l'identité sexuelle et sur les remaniements des rapports sociaux de sexe¹⁴.

Or, contrairement à ces défenses viriles, la stratégie de défense par auto-accélération est individuelle. Ceci est le résultat d'une organisation du travail qui entrave la constitution d'un collectif de travail stable (atomisation et impossibilité de mener les activités déontiques liées aux activités) et qui isole le travailleur face aux difficultés¹⁵. C'est ce qui nous conduit au troisième point : la stratégie défensive individuelle par auto-accélération observée chez les livreurs est également étayée par un imaginaire social que l'on peut qualifier d'idéologie virile. S'il était déjà repérable chez les coursiers, il se déploie ici sous une autre forme. Arrêtons-nous sur ces points précis.

L'idéologie virile a pour fonction de capturer la pensée des livreurs et de donner une issue favorable aux efforts physiques et psychiques consentis pour tenir la stratégie de défense par auto-accélération, sous forme de raccourcis, de stéréotypes ou de discours plaqués. Ici, l'idéologie virile est particulièrement dirigée vers la compétition avec les autres livreurs dans diverses conduites durant l'activité, qu'Hugo a crûment qualifiées de « concours de teubs¹⁶ ». Une série de pratiques corroborent cette compétition virile tout en structurant la stratégie de l'auto-accélération. Pour la plupart, il s'agit de montrer de manière ostentatoire aux autres livreurs (lors d'échanges sur les réseaux ou devant les restaurants) des performances productives, des exploits physiques, des opérations monétaires, mettant en valeur la force, la puissance, l'endurance de celui qui l'affiche. Concrètement, cela se traduit par l'échange de captures d'écran sur le nombre de courses réalisées dans la journée, sur le chiffre d'affaires hebdomadaire, sur le nombre d'heures de connexion à l'application réalisées (dépassant souvent largement le temps légal de travail attendu pour un salarié), voire l'échange de photos de pourboires importants reçus au moment de la livraison. Mais il peut aussi s'agir de pratiques de compétition sur la route, comme le fait de faire la course avec d'autres livreurs ou de les suivre à la manière des pistards, en diminuant sa vitesse pour rester derrière, à l'approche d'un feu rouge par exemple, pour ensuite les doubler. Ou bien, il peut s'agir de battre ses propres performances sur un tronçon de voie repéré avec une application dédiée (Strada). La question du rythme, de la vitesse, trouve ainsi une place centrale dans l'activité, permettant d'entretenir la stratégie de défense par auto-accélération tout en présumant d'être efficace sur le plan productif, puisqu'il s'agit d'entrer en compétition avec d'autres hommes qui suivent les mêmes règles du jeu : « Y a des gars qui te disent "Aujourd'hui, je fais 100 euros",

14. Voir le cas clinique de Mme Mulvir décrit par C. Dejours (2010) ou l'exemple d'Alexandra proposé par A. Duarte et I. Gernet (2016). Ces deux articles ont l'intérêt de montrer que la construction du genre ne s'arrête pas à la période de l'adolescence mais se poursuit sous l'influence du travail, en particulier lorsque les dispositions individuelles se trouvent confrontées à une configuration collective déstabilisante pour le sujet.

15. Des formes locales de solidarité existent parfois, mais sont fragilisées par la surveillance algorithmique et par le fort *turnover*. Pour l'exemple chinois, voir K. Huang (2022, p. 212-214). De même, on assiste à la création de syndicats ou de collectifs autonomes mais, d'une part, la concurrence généralisée représente une entrave au fonctionnement de ces collectifs et, d'autre part, les revendications portent davantage sur les conditions d'emploi que sur la question des rapports entre organisation du travail et santé.

16. « Concours de bites » en langage argotique.

et tu te dis “Je fais pareil” » (Amaury)¹⁷. Cette stratégie est d'autant plus efficace qu'elle permet de disqualifier les plaintes de ceux qui, malgré tout, seraient dans l'incapacité à atteindre une rémunération convenable : s'ils n'y arrivent pas, c'est qu'ils ne vont pas assez vite.

L'idéologie virile se nourrit également d'une vision du corps réduite à un ensemble biologique. Les participants à l'enquête relient explicitement la dimension de performance physique (endurance, puissance) à l'action d'éléments biochimiques comme la « dopamine », la « sérotonine » ou l'« adrénaline » (Laurent). Pour eux, ces neurotransmetteurs expliquent à la fois les problèmes de sommeil rencontrés et certains de leurs comportements agressifs. De manière symétrique, les endorphines (ou morphines endogènes) sont mises en avant pour expliquer l'incapacité à arrêter de rouler¹⁸. Selon nous, ces digressions biologiques indiquent l'action d'une rationalisation : en recourant à des éléments scientifiques simplifiés, les livreurs cherchent à expliquer des comportements sociaux, des pensées ou des sensations complexes qu'ils ne parviennent pas à pleinement comprendre et, en premier lieu, le fait de toujours vouloir rouler vite, sur un maximum de créneaux horaires possibles, bref d'être « un peu accro » (Sylvestre) comme sous l'effet d'une « drogue » (Hocine). L'adrénaline, la dopamine et la sérotonine sont certes des neurotransmetteurs notamment impliqués dans les transformations biochimiques découlant de l'effort physique. Mais les participants, en se focalisant sur ces substances et leurs effets, s'épargnent les pensées angoissantes renvoyant au corps affectif, érotique, subjectif, lorsqu'il se trouve pleinement engagé dans des activités difficiles qui peuvent l'abîmer au-delà de ses dimensions physiologiques. Il semblerait d'ailleurs que le discours biologisant des hommes se retrouve aussi chez certaines femmes. C'est ce que suggère ce passage d'un entretien avec une livreuse, réalisé par des chercheurs de l'Agence nationale pour l'amélioration des conditions de travail (ANACT) :

« C'est pas tellement valorisé socialement de faire beaucoup de sport en tant que femme ; physiquement t'es plus bas que les autres, t'es plus bas que le coursier, si en plus tu fais 3-4 heures par soir, tu vas avoir les courbatures qui commencent qui vont être sévères, tu vas avoir tous les mecs à côté qui vont faire une meilleure “per” que toi, qui vont être mieux le lendemain, qui vont progresser plus vite, parce que eux ils ont la testostérone toi non, la grosse triche, donc t'as intérêt d'avoir confiance en toi » (cité in Leblanc *et al.*, 2019, p. 46).

17. Ce type de conduites a aussi été décrit par A. Jan (2018), un enquêté faisant également référence à la comparaison de parties intimes.

18. Ce neurotransmetteur possède des propriétés antalgiques (diminution de la sensation de douleur physique) et euphorisantes (augmentation de la sensation de détente corporelle). Ne plus sentir son corps – et les effets des douleurs liées aux activités –, voire être euphorique, est de nature à empêcher de penser aux sources de souffrance. Si la stratégie de défense par auto-accélération génère des réactions biologiques susceptibles de l'alimenter, ces dernières ne sont pas la cause endogène de l'auto-accélération : le livreur doit d'abord souffrir durant les livraisons (expérimenter ses peurs, son agressivité, son ennui, etc.), et donc engager sa subjectivité dans le travail, avant que l'action biochimique intervienne éventuellement en fin de processus. Notons que lorsque l'on livre en scooter, le corps biologique n'est pas impliqué de la même manière qu'à vélo, ce qui n'empêche pas les participants d'utiliser des mêmes explications et des mêmes termes.

Les bénéfices sportifs que les livreurs retirent de leur activité constituent également des éléments contribuant à l'entretien du corps viril et de la défense afférente. Gagner une meilleure condition physique, voir ses mollets ou ses jambes se muscler et grossir, faire la démonstration de son habileté ou de sa puissance sur le vélo, tout en pensant être observé par (et en observant) les femmes dans la rue, servent directement la défense par auto-accélération. Enfin, la question de la fierté passe aussi par la flatterie de ce rapport viril au travail : « Tes potes te disent : "T'as des couilles de faire ça !" » (Amaury).

Cependant, cette stratégie de défense ne s'arrête pas une fois que les livreurs se déconnectent de l'application de livraison. Elle perdure hors du temps de travail et touche alors aux relations domestiques et/ou amoureuses entretenues avec la conjointe, prise à son tour dans les enjeux temporels et leur accélération. C'est par exemple le cas lorsqu'un livreur (Laurent ou Hugo) ne veut absolument pas rater la réservation des créneaux horaires et met à contribution sa copine pour le faire, activité digitale consistant à actualiser de manière frénétique la page du site et choisir le plus vite possible les plages horaires les plus rémunératrices. Ou lorsque, dans l'espoir de maximiser ses chances de recevoir des commandes à livrer, il ouvre un compte de livreur au nom de sa copine pour l'utiliser de manière simultanée (Amaury). Ou encore, lorsqu'un livreur est aidé par sa copine pour se déshabiller le plus rapidement possible de sa combinaison collante lorsqu'il s'octroie une courte pause chez lui avant de repartir (Hugo). Ici, les femmes sont directement mises à contribution pour garantir l'efficacité de la stratégie de défense, ce qui constitue une forme spécifique d'étayage de la reproduction de la force de travail, où le surinvestissement féminin ne s'effectue pas « seulement » dans les activités domestiques du couple, mais aussi directement dans les activités professionnelles masculines.

Les éléments décrits précédemment permettent de mieux comprendre en quoi l'organisation du travail platformisée concentre un certain nombre d'éléments anti-sublimatoires rapidement délétères pour la santé mentale, puisque le plaisir au travail n'est pas au rendez-vous. Si les participants de notre enquête ont mentionné un certain plaisir ressenti les premiers temps de leur engagement sur les plateformes (développement musculaire, gain d'endurance), ce qui domine à la longue renvoie davantage à l'aliénation mentale provoquée par la capture par l'algorithme et l'enfermement dans l'auto-accélération, dont l'une des fonctions est justement d'empêcher le déploiement de la pensée et du désir, par le mécanisme de répression pulsionnelle (Le Lay et Lemozy, 2022). Réprimant ainsi le corps qui éprouve le monde, les livreurs développent une pensée opératoire où les pratiques quotidiennes se font à la façon d'un « robot », aussi bien sur le vélo que derrière leurs écrans, où ils multiplient les tableaux Excel pour tracer leurs « performances » et préparer leurs « chasses aux primes », réalisant « des calculs limite algorithmiques », à l'image des plateformes. Finalement, robotisation, calcul et idées prêtes-à-penser renseignent une pensée opératoire bloquant l'accès à l'expérience subjective, à ce qui fait souffrir : le livreur est coupé de son rapport au monde par un « métier qui rend un peu con, un peu fou ». Tout ceci a des effets importants sur l'équilibre narcissique des livreurs, les participants expliquant

avoir ressenti de la honte, sentiment potentiellement dangereux puisqu'il peut déboucher sur la haine de soi, dont le destin se traduit souvent par l'exercice de la violence (Debout, 2022).

Conclusion

L'organisation du travail platformisée renforce les clivages de genre, tout en creusant les inégalités socio-économiques actuellement observables en France, d'une part parce qu'elle exploite ces dernières pour attirer sa main-d'œuvre et pour tirer le prix des courses vers le bas. À cet égard, il faudrait analyser plus précisément l'action des rapports sociaux de race chez les livreurs, pour comprendre comment la concurrence parmi la main-d'œuvre des plateformes constitue une forme de gestion du sous-emploi qui contribue à éloigner les populations les plus précarisées des postes salariés ou stables. Du point de vue du genre, cette organisation du travail continue à maintenir les femmes éloignées de l'espace public urbain ; au passage, on notera d'ailleurs que les plateformes allégées de travail, dégagées des contraintes patronales habituelles dans le salariat, n'ont aucune obligation en termes de politique d'égalité professionnelle. D'autre part, les clivages de genre sont renforcés parce que l'organisation du travail platformisée rend beaucoup plus difficile le déploiement d'une pensée politique, en instaurant comme maître-mot le chacun pour soi. La disparition de toute forme de solidarité invisibilise, voire exclut une partie de la population.

De ce fait, avec l'avènement des plateformes allégées, les potentialités émancipatrices du travail tendent à disparaître, supplantées par les promesses d'une forme d'organisation du travail louant la force physique et l'esprit sportif des plus aptes. En naturalisant ainsi le rapport au travail de livraison, la situation des moins dotés pour tenir se trouve évacuée du champ de réflexion. Ce point n'est pas anodin, puisque les propriétaires des grandes applications visent à généraliser leur usage à l'ensemble de la société et de l'État (Zuboff, 2020). On peut donc légitimement se demander ce qu'il adviendra alors de la position des femmes. Seront-elles reléguées à des activités digitales peu visibles, peu valorisées et surtout isolées dans l'espace domestique, comme les études sur les microtâches semblent le laisser penser ?

Références bibliographiques

Abdelnour S. et Bernard S. (2018), « Vers un capitalisme de plateforme ? Mobiliser le travail, contourner les régulations », *La Nouvelle revue du travail*, n° 13 [en ligne] <https://journals.openedition.org/nrt/3797> (consulté le 23 octobre 2022).

Aguilera A., Dablang L. et Rallet A. (2018), « L'envers et l'endroit des plateformes de livraison instantanée », *Réseaux*, n° 212, p. 23-49.

Angyan M. (2018), « Va, pédale et deviens. Une ethnographie des coursiers à vélo de Budapest », Mémoire de Master 2, Paris, EHESS.

Arambourou C. et Paoletti M. (2013), « La virilité mise à mâle », *Travail, genre et sociétés*, n° 29, p. 149-152.

Atanasoski N. et Vora K. (2015), « Surrogate Humanity : Posthuman Networks and the (Racialized) Obsolescence of Labor », *Catalyst : Feminism, Theory, Technoscience*, vol. 1, n° 1, p. 1-40.

Boyd D. (2001), « Sexing the Internet : Reflections on the Role of Identification in Online Communities », *Paper presented at Sexualities, Media, Technologies*, University of Surrey, 21-22 June.

Casilli A. A. (2019), *En attendant les robots. Enquête sur le travail du clic*, Paris, Le Seuil.

Clais A.-M. (1998), « Portrait de femmes en cyclistes ou l'invention du féminin pluriel », *Les Cahiers de médiologie*, n° 5, p. 69-79.

Condon S., Lieber M. et Maillochon F. (2005), « Insécurité dans les espaces publics : comprendre les peurs féminines », *Revue française de sociologie*, vol. 46, n° 2, p. 265-294.

Connell R. W. (2013), « Fantômes de meurtre et vie pratique », *Travail, genre et sociétés*, n° 29, p. 175-180.

Cook C., Diamond R., Hall J. V. et al. (2021), « The Gender Earnings Gap in the Gig Economy : Evidence from over a Million Rideshare Drivers », *The Review of Economic Studies*, vol. 88, n° 5, p. 2210-2238.

Debout F. (2022), « Alcool, suicide et travail. Contribution de la psychodynamique du travail pour penser la souffrance subjective », in Dumet N. et Smaniotto B. (dir.), *Corps et socius : 12 études de cas en psychopathologie*, Paris, Dunod.

Dejours C. ([1980] 1993), *Travail : usure mentale. De la psychopathologie à la psychodynamique du travail*, Paris, Bayard.

Dejours C. (2010), *Observations cliniques en psychopathologie du travail*, Paris, Presses universitaires de France.

Duarte A. et Gernet I. (2016), « Héroïsme et défenses chez les pisteurs/euses secouristes », *Travail, genre et sociétés*, n° 36, p. 97-113.

Ferguson J. M. (2016), « Discreet to Excrete in the Concrete Jungle : Women Bike Messengers and their Inventive Urban Strategies in three US Cities », *Gender, Place & Culture*, vol. 24, n° 1, p. 85-96.

Fincham B. (2004), *Bicycle Couriers : Identity, Risk and Work*, PhD thesis, Cardiff, University of Wales.

- Fincham B. (2008)**, « Balance is Everything : Bicycle Messengers, Work and Leisure », *Sociology*, vol. 42, n° 4, p. 618-634.
- Fleming P. (2017)**, « The Human Capital Hoax : Work, Debt and Insecurity in the Era of Uberization », *Organization Studies*, vol. 38, n° 5, p. 691-709.
- Gaboriau P. (1991)**, « Les trois âges du vélo en France », *Vingtième siècle. Revue d'histoire*, n° 29, p. 17-33.
- Galerand E. et Kergoat D. (2014)**, « Les apports de la sociologie du genre à la critique du travail », *La Nouvelle revue du travail*, n° 4 [en ligne] <https://journals.openedition.org/nrt/1533> (consulté le 23 octobre 2022).
- Gallioz S. (2006)**, « Force physique et féminisation des métiers du bâtiment », *Travail, genre et sociétés*, n° 16, p. 97-114.
- Gernet I. et Le Lay S. (2011)**, « S'accommoder des conduites viriles dans les collectifs de travail mixtes. Le cas des éboueurs », in Corteel D. et Le Lay S. (dir.), *Les travailleurs des déchets*, Toulouse, Érès.
- Hannák A., Wagner C., Garcia D. et al. (2017)**, « Bias in Online Freelance Marketplaces : Evidence from Taskrabbit and Fiverr », *Proceedings of the 2017 ACM Conference on Computer Supported Cooperative Work and Social Computing*, p. 1914-1933.
- Huang K. (2022)**, « Implications éthiques du système algorithmique et pratiques des travailleurs des plateformes de livraison de repas », *Réseaux*, n° 232-233, p. 197-226.
- Ivanova M., Bronowicka J., Kocher E. et al. (2018)**, « Foodora and Deliveroo : The App as a Boss ? Control and Autonomy in App-based Management – the Case of Food Delivery Riders », *Working Paper/Forschungsförderung*, n° 107, Hans-Böckler-Stiftung, Düsseldorf [en ligne] <http://hdl.handle.net/10419/216032> (consulté le 23 octobre 2022).
- Jan A. (2018)**, « Livrer à vélo... en attendant mieux », *La Nouvelle revue du travail*, n° 13 [en ligne] <https://journals.openedition.org/nrt/3803> (consulté le 23 octobre 2022).
- Kergoat D. (2000)**, « Division sexuelle du travail et rapports sociaux de sexe », in Hirata H., Laborie F., Le Doaré H. et al. (coord.), *Dictionnaire critique du féminisme*, Paris, Presses universitaires de France.
- Kidder J. L. (2005)**, « Style and Action : A Decoding of Bike Messenger Symbols », *Journal of Contemporary Ethnography*, vol. 34, n° 3, p. 344-367.
- Kidder J. L. (2011)**, *Urban Flow. Bike Messengers and the City*, Ithaca, ILR Press.
- Kidder J. L. (2016)**, « Hollywood, Bike Messengers, and the New Economy », *Critical Sociology*, vol. 42, n° 2, p. 307-322.
- Le Lay S. et Lemozy F. (2021a)**, « “Pour faire 100 il faut suer du sang !” La place de l'auto-accélération dans la rationalité pathique des livreurs de plateformes numériques », *Socioscapes. International Journal of Societies, Politics, and Cultures*, n° 2, p. 157-179.
- Le Lay S. et Lemozy F. (2021b)**, « Mieux comprendre le vécu des livreurs de plateformes de travail », in Savoldelli P. (coord.), *Ubérisation, et après ?*, Paris, Éditions du Détour.
- Leblanc E., Cu villier B. et Rouat S. (2019)**, « Coursier à vélo de l'ubérisation : une profession qui souffre en silence », *Revue des conditions de travail*, Anact, p. 44-51.
- Lee M. K., Kusbit D., Metsky E. et al. (2015)**, « Working with Machines : The Impact of Algorithmic and Data-Driven Management on Human Workers », *Proceedings of the 33rd Annual ACM Conference on Human Factors in Computing Systems*, Association for Computing Machinery, New York, USA, p. 1603-1612.
- Lemozy F. (2019)**, « La tête dans le guidon. Être coursier à vélo avec Deliveroo », *La Nouvelle revue du travail*, n° 14 [en ligne] <https://journals.openedition.org/nrt/4673> (consulté le 23 octobre 2022).

- Lemozy F. et Le Lay S. (2021)**, « Le rapport subjectif au travail dirigé par les algorithmes. Être livré à soi-même sur une plateforme capitaliste », *Mouvements*, n° 106, p. 99-107.
- Lemozy F. et Le Lay S. (2022)**, « Le plaisir en péril : la platformisation de la société », *Travailler*, n° 49, p. 91-107.
- Louargant S. (2015)**, « Penser la métropole avec le genre », *Travail, genre et sociétés*, n° 33, p. 49-66.
- Louveau C. (2004)**, « Sexuation du travail sportif et construction sociale de la féminité », *Cahiers du genre*, n° 36, p. 163-183.
- Mennesson C. (2004)**, « Être une femme dans un sport "masculin" », *Sociétés contemporaines*, n° 55, p. 69-90.
- Molinier P. (2006)**, *Les enjeux psychiques du travail. Introduction à la psychodynamique du travail*, Paris, Payot & Rivages.
- Molinier P. et Welzer-Lang D. (2000)**, « Féminité, masculinité, virilité », in Hirata H., Laborie F., Le Doaré H. et al. (coord.), *Dictionnaire critique du féminisme*, Paris, Presses universitaires de France.
- Popan C. et Anaya-Boig E. (2021)**, « The Intersectional Precarity of Platform Cycle Delivery Workers », Center for Open Science [en ligne] <https://doi.org/10.31235/osf.io/tk6v8> (consulté le 23 octobre 2022).
- Rasera F. et Renahy N. (2013)**, « Virilités : au-delà du populaire », *Travail, genre et sociétés*, n° 29, p. 169-173.
- Romele A., Gallino F., Emmenegger C. et al. (2017)**, « Panopticism is not enough : Social Media as Technologies of Voluntary Servitude », *Surveillance & Society*, vol. 15, n° 2, p. 204-221.
- Rosenblat A. et Stark L. (2016)**, « Algorithmic Labor and Information Asymmetries : A Case Study of Uber's Drivers », *International Journal of Communication*, n° 10, p. 3758-3784.
- Savoldelli P. (coord.) (2021)**, *Ubérisation, et après ?*, Paris, Éditions du Détour.
- Schmidt E. et Cohen J. (2013)**, *The New Digital Age : Reshaping the Future of People, Nations and Business*, New York, Alfred A. Knopf.
- Schor J. B. (2016)**, « Debating the Sharing Economy », *Journal of Self-Governance and Management Economics*, vol. 4, n° 3, p. 7-22.
- Snape M. et Plault M. (2022)**, « Le jobbing. Une enquête sociologique sur le travail de plateformes », DARES, *Rapport d'études*, n° 25.
- Srnicek N. (2018)**, *Capitalisme de plateforme. L'hégémonie de l'économie numérique*, Montréal, Lux Éditeur.
- Tassinari A. et Maccarrone V. (2020)**, « Riders on the Storm : Workplace Solidarity Among Gig Economy Couriers in Italy and the UK », *Work, Employment and Society*, vol. 34, n° 1, p. 35-54.
- Vallas S. et Schor J. B. (2020)**, « What Do Platforms Do ? Understanding the Gig Economy », *Annual Review of Sociology*, n° 46, p. 273-294.
- Van Doorn N. (2017)**, « Platform Labor : On the Gendered and Racialized Exploitation of Low-Income Service Work in the 'On-Demand' Economy », *Information, Communication & Society*, vol. 20, n° 6, p. 898-914.
- Wehr K. (2009)**, *Hermes on Two Wheels : The Sociology of Bicycle Messengers*, Lanham, University Press of America.
- Zuboff S. (2020)**, *L'âge du capitalisme de surveillance*, Paris, Zulma.