

Les livreurs nantais des plateformes numériques

Bassin d'emploi précaire, main d'œuvre racialisée et travail populaire dans les mondes urbains centraux

Claire Burban et Nicolas Raimbault

Introduction

En quelques années, la livraison de repas instantanée s'est installée dans les modes de consommation de certains urbains, au point que durant la crise sanitaire du Covid-19, les livreurs¹ ont été désignés comme « travailleurs essentiels ». Des plateformes numériques, *Uber Eats* et *Deliveroo* dominant ce marché (Srniczek, 2018), proposent un service de livraisons à domicile de plats préparés dans les restaurants et les *dark kitchens*² de la ville. Ce marché a connu une forte croissance depuis les années 2010. Le premier confinement lié au Covid-19 a constitué un moment de forte augmentation de l'activité de livraison de repas. Dans le périmètre de Nantes-Métropole, le nombre de licences recensé [dans la base Sirene](#) est passé de 606 en janvier 2019 à 2 877 en janvier 2022 (Burban et al, 2023), même si ces plateformes présentent encore une rentabilité incertaine (Aguilera et al, 2018), renforcée par des procédures judiciaires sur leur modèle économique. En effet, ces plateformes reposent sur le travail de livreurs ayant le statut d'auto-entrepreneurs. Ces derniers ne sont donc pas salariés. Les plateformes leur attribuent des courses à la demande et les rémunèrent pour ces dernières, tarif éventuellement complété par un pourboire. Les temps d'attente entre chaque commande ne sont donc pas rémunérés, les véhicules et les équipements sont à la charge des livreurs indépendants. Leurs protections sociales (accidents du travail, arrêts maladies, chômage) sont extrêmement faibles comparées au salariat. En un mot, il s'agit de conditions d'emploi particulièrement précaires.

À Nantes, les livreurs indépendants travaillent principalement pour *Uber Eats* et *Deliveroo*³. Existe également une coopérative, *Naofood*, qui emploie dix-sept salariés coopérateurs⁴. La réalisation des courses consiste concrètement à attendre, à proximité des restaurants ou des *dark kitchens*, une commande à livrer au domicile d'un client. Une fois la commande récupérée, les livreurs sillonnent la ville et ses banlieues, jusqu'aux limites des zones couvertes par les applications, voire au-delà quand des clients périphériques jouent astucieusement avec la géolocalisation. Il faut ensuite revenir à proximité des restaurants pour obtenir une nouvelle commande. Seul le temps de livraison est rémunéré. En ce sens, les plateformes numériques « rejouent la configuration du tâcheronnat d'hier » (Barraud de Lagerie et Sigalo Santos, 2019), c'est-à-dire la division du travail en plusieurs petites tâches, ici les livraisons,

¹ Le groupe des livreurs de repas étant presque exclusivement masculin, nous gardons cette dénomination au masculin. Ce cahier adopte par ailleurs l'écriture inclusive.

² Les *dark kitchens* sont des cuisines, sans salle de restauration attenante, dédiées à la vente en ligne et donc à la livraison de repas.

³ En septembre 2021, seuls six livreurs enquêtés déclarent être salariés de la plateforme *Just Eat*, depuis placée en liquidation judiciaire.

⁴ Source : <https://naofood.fr/qui-sommes-nous>

réalisables rapidement, et rémunérées à l'unité, dans le but de maintenir une cadence soutenue de production : « on me donne une première commande, tu as une deuxième commande qui t'attend, et il y a une troisième commande » (M. Diallo, livreur, entretien, 21 mars 2022).

Dans le centre, les livreurs circulent majoritairement en deux-roues motorisés, même si ces derniers sont interdits au sein des rues piétonnes. Les nombreuses amendes (en septembre 2021, près d'un livreur sur deux déclarait avoir changé ses déplacements suite à cette interdiction et 18% avoir reçu une amende⁵) pourraient expliquer l'usage de plus en plus fréquent des vélos à assistance électrique. La part de la voiture est plus importante à partir des sites périphériques, comme au centre commercial « Pôle Sud » ou à celui de la Beaujoire, où elle atteint respectivement 80% et 60 % (figure 1).

Les livreurs parcourent la ville chaque jour, elle est en quelque sorte « [leur] bureau » (Charrin, 2014 : 88) ou leur « usine »⁶. Ils ne sont, cependant, pas tout le temps en déplacement. Ils sont souvent contraints de patienter, dans l'espace public, à proximité des restaurants et des *dark kitchens*, que l'application leur attribue une commande. Ils attendent généralement en petit groupe, ce qui leur permet d'échanger quelques mots, de créer des liens voire de s'organiser, comme nous l'analyserons plus loin. Ce sont aussi depuis les lieux d'attente que les livreurs interagissent avec les employé-e-s des restaurants. En ce sens, ces lieux d'attente des commandes peuvent donc être considérés comme les principaux lieux de travail des livreurs. La majorité d'entre eux se situe dans l'hypercentre nantais, où se concentrent les restaurants. Les parkings des établissements de restauration rapide, près du périphérique, constituent aussi des lieux d'attente pour les livreurs (figure 1).

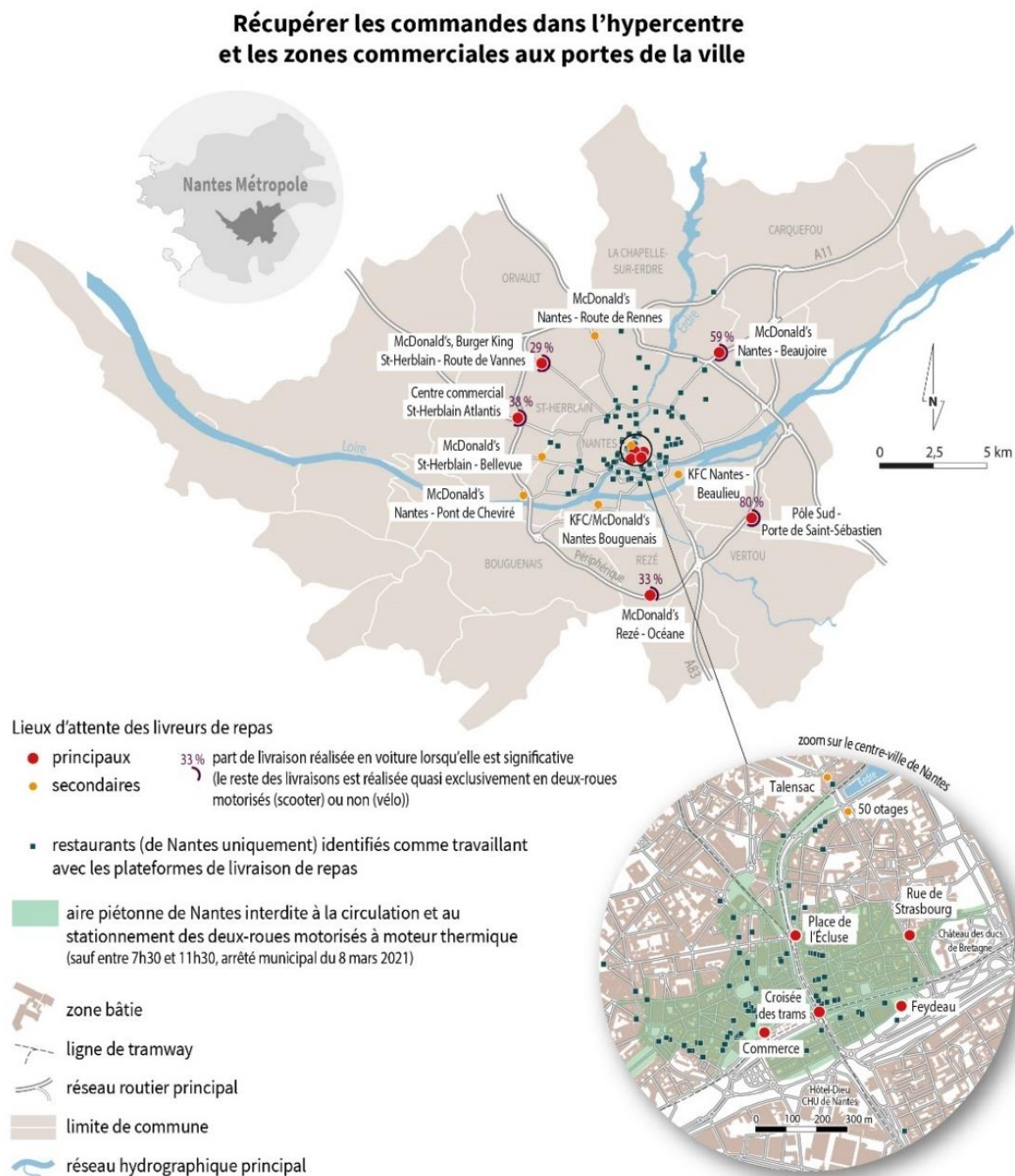
Le groupe des livreurs, salariés et indépendants, sont l'un des visages contemporains des classes populaires urbaines et périurbaines (Charrin, 2014, Raimbault, 2020). Les livreurs des plateformes de repas sont donc une fraction, particulièrement précaire, de ce groupe plus large. Ils forment ainsi un groupe professionnel populaire dont l'une des spécificités est de travailler dans les mondes urbains centraux et de contribuer à « l'économie métropolitaine ordinaire » (Talandier, 2023) de l'envers fonctionnel des métropoles (Halbert, Raimbault, 2022).

Paradoxalement, malgré une visibilité importante et un nombre de travaux croissant sur ces travailleurs, on connaît mal la géographie et les propriétés sociales des livreurs, aujourd'hui incontournable dans l'espace nantais. Qui sont les livreurs de repas ? Où travaillent et résident-ils ? Quel est leur ancrage au sein des mondes populaires nantais ? Quelles sont les dimensions géographiques de leur travail sous contraintes des plateformes ? Comment s'organisent les groupes de livreurs au sein de ces espaces de travail contraints ? Pour répondre à ces questions, nous interrogerons les **modalités de production et la reproduction de ce bassin de main d'œuvre populaire extrêmement précarisé** au sein des mondes urbains centraux et péri-centraux.

⁵ Source : enquête par questionnaire du projet Subwork (Dablane et al, 2023).

⁶ « La rue est notre usine » est le slogan du Collectif des Livreurs Autonomes de Paris (CLAP). Association créée sous la Loi 1901 et fondée en 2017 suite à la liquidation de la plateforme *Take It Easy* (qui n'avait pas versé les salaires de ses coursiers), elle défend les conditions de travail des livreurs, notamment face à la baisse des tarifications des livraisons (des tarifs appliqués unilatéralement par les plateformes). Le CLAP n'est rattaché à aucun syndicat, mais dialogue régulièrement avec la CGT.

Figure 1. Récupérer les commandes dans l'hypercentre et les zones commerciales aux portes de la ville



Sources : enquête par questionnaire réalisée auprès des livreurs de repas nantais en septembre 2021, enquête ethnographique réalisée de janvier à juin 2022, cartographie et enquête par questionnaire réalisées auprès des restaurants nantais par les étudiants de Licence en Géographie de l'IGARUN (2021-2022), enquêtes réalisées par Simon Merieau, Romane Chevalier, Kourfia Koita, Clothilde Archambeau, Léonie Bougoin, Tobias Parks, Robin Moulin, Hugo Galiana, Noé Barbier, Tom Grimaud, Corentin Cachet (L3 IGARUN) en octobre 2023, BD Topo 44 (IGN), aires piétonnes (Nantes Métropole)

C. BURBAN, S. CHARRIER, N. RAIMBAULT, mai 2023

Carte publiée dans : Burbán C., Raimbault N. et Botton H. (2024), « Les livreurs de repas (1/2) : l'ubérisation d'une fraction des classes populaires nantaises », in F. Madoré, J. Rivière, C. Batardy, S. Charrier, S. Loret, *Atlas Social de la métropole nantaise* [En ligne], DOI : <https://doi.org/10.48649/asnmn.965>

À partir d'une analyse des profils sociaux, des trajectoires professionnelles et d'immigration et des lieux de résidence des livreurs, nous nous intéresseront aux **modalités de recrutement** des livreurs de

plateformes. Nous mettrons en évidence que les plateformes dépendent largement de leur capacité à mobiliser des travailleurs primo-arrivants, souvent sans titres de séjour, ayant peu d'alternatives professionnelles, que les trajectoires résidentielles ancrent à proximité relative des principales aires d'attente des commandes (partie 1).

Nous montrerons ensuite comment le fonctionnement des plateformes de livraison, et notamment leurs dispositifs de contrôle de la main d'œuvre, détermine un **espace et des modalités de travail contraints** pour les livreurs : lieux et temporalités de la récupération des commandes, tracé des itinéraires, aires géographiques de livraison sont structurés par les algorithmes des applications (partie 2).

Enfin, nous terminerons l'analyse du fonctionnement de ce marché du travail atypique en descendant à l'échelle des aires d'attente. Nous montrerons dans la partie 3 comment, face à ces contraintes, **les livreurs s'organisent à cette échelle en sous-groupes, liés aux origines nationales et autour d'individus clés répartissant le travail et des ressources cruciales pour la reproduction de cette main d'œuvre** (partie 3).

Présentation des enquêtes et des matériaux

Dans le cadre du projet SUBWORK (2020-2023, programme Villes productives du Plan Urbanisme, Aménagement, Construction), une enquête par questionnaires a été conduite en septembre 2021 auprès des livreurs nantais. La construction du questionnaire a été pilotée par Laetitia Dablanc, à la suite de quatre autres enquêtes qu'elle a déjà menées avec des équipes de l'Université Gustave Eiffel sur le terrain parisien depuis 2016 (voir : Dablanc et al., 2019, 2020, 2021). Depuis, une nouvelle enquête parisienne a été menée, en mars 2022 (Dablanc et al, 2022) a suivi la même méthodologie que ces dernières.

A Nantes, ces questionnaires ont été administrés durant une semaine en septembre 2021 sur 6 sites d'enquêtes, dans le centre et la périphérie de la ville, par le bureau de sondage MV2. 323 livreurs ont répondu aux enquêteurs et enquêtrices (voir Dablanc et al, 2022 pour le détail des questions et des réponses). L'originalité de l'enquête nantaise consiste notamment dans les finesses des informations relatives aux lieux de résidence des livreurs, collectées à l'échelle des quartiers de Nantes, Rezé, Saint-Herblain et Orvault. Ces données constituent la source de toutes les analyses quantitatives présentées dans ce cahier.

Une enquête qualitative menée par Claire Burban prolonge les résultats quantitatifs (Burban, 2022). Cette dernière a articulé deux méthodologies : enquête par entretiens semi-directifs et enquête ethnographique (observation non-participante) menées pendant le premier semestre 2022. 27 entretiens ont été réalisés avec des livreurs, permettant de comprendre finement leur trajectoire sociale, leurs pratiques et leurs conditions de travail. De plus, 68 livreurs ont été rencontrés sur le terrain (taux de refus d'entretien : 7 livreurs sur 10), ce qui a permis de recueillir de façon informelle de très nombreuses informations supplémentaires.

Enfin, notre analyse bénéficie également des observations, données et analyses proposées par des étudiants de licence 3 de géographie de l'institut de géographie et d'aménagement de Nantes Université, qui, pendant une semaine, ont enquêté sur plusieurs aires d'attente des livreurs en octobre 2023 : zones commerciales d'Atlantis (Saint-Herblain), de la route de Vannes (Nantes), de Saint-Sébastien et de pôle Sud (Basse-Goulaine), aires de l'hypercentre et « *dark kitchens* » du centre et du péricentre nantais.⁷

⁷ Enquêtes réalisées par Simon Merieau, Romane Chevalier, Kourfia Koita, Clothilde Archambeau, Léonie Bourgoïn, Tobias Parks, Robin Moulin, Hugo Galiana, Noé Barbier, Tom Grimaud, Corentin Cachet (L3 IGARUN) en octobre 2023.

1. Les livreurs de plateforme : la mobilisation d'une main-d'œuvre masculine, racialisée et précaire

L'objectif de cette première partie est de présenter les principales propriétés sociales des livreurs, afin de mieux comprendre les mondes sociaux auxquels ils appartiennent, et leur inscription au sein de l'espace résidentiel nantais. Cette approche, qui croise les résultats de l'enquête par questionnaire et des données ethnographiques, permet de révéler certaines **modalités de recrutement** des livreurs par les plateformes.

Les premières sous-parties proposent un premier portrait des livreurs à travers quelques statistiques descriptives. Au sein de cette main-d'œuvre masculine, racialisée et précaire, notre typologie met ensuite en évidence trois grands profils rendant compte d'un gradient de précarité. Ces analyses multivariées, étayées par des observations issues de l'approche ethnographique (Burban, 2022), permettent de mieux comprendre la géographie des groupes de livreurs entre lieux d'hébergement et d'attente et les ressorts de ce marché du travail.

Des travailleurs indépendants extrêmement précarisés, un travail populaire

Au plan juridique, les livreurs sont des travailleurs indépendants, au même titre que les artisans ou les petits commerçants⁸. Les applications de livraison ne sont pas, à proprement parler, les employeurs des livreurs, car elles affectent, *via* leur plateforme numérique, une course à un micro-entrepreneur. Cependant, plusieurs contentieux en cours, à l'échelle nationale comme européenne, visent à faire reconnaître ces travailleurs comme des salariés, en dévoilant la réalité d'une dépendance concrète des livreurs aux plateformes.

De plus, la réalité d'un travail intense, physique et répétitif, celle du travail de livraison⁹, ainsi que la modestie des revenus ancrent clairement les livreurs au sein des classes populaires, et même au sein d'une fraction particulièrement précarisée en lien avec leur statut d'indépendant.

Les premiers travaux en sciences sociales montraient que de nombreux livreurs étaient des étudiants qui travaillaient quelques heures pour les plateformes, ou bien de jeunes actifs ayant une autre activité professionnelle principale (Jan, 2018). La livraison était avant tout une activité complémentaire. Confirmant en partie ces observations, les enquêtes parisiennes de 2016 et 2018 montraient ainsi que les étudiants représentaient entre 35% et 36% des enquêtés (Dablanc et al. 2019). Inversement, en 2020, cette proportion descend à 9% puis se stabilise à 18% en 2021 et en 2022 (Dablanc et al, 2021 ; Cuny et al, 2024).

De même, à Nantes, en 2021, seuls 15 % des livreurs nantais sont étudiants, confirmant cette évolution. Ils sont, au contraire, très nombreux à déclarer que la livraison est leur activité professionnelle principale. 57% estime même avoir peu ou pas d'alternative professionnelle à la livraison. En d'autres termes, la livraison est maintenant un travail qui constitue la source principale de revenus de ces travailleurs et non un complément. De nombreux livreurs n'ont aucun diplôme du secondaire ou du supérieur (tableau 1).

⁸ À ce titre, ils sont classés au sein du groupe des artisans, commerçants et chefs d'entreprise au sein de la nomenclature des professions et catégories socioprofessionnelles [PCS] de l'Insee.

⁹ Les livreurs et les coursiers salariés sont des professions classées au sein du groupe ouvrier par la nomenclature PCS de l'Insee.

Tableau 1. Les livreurs, rarement étudiants et très peu diplômés, ont peu d'alternative professionnelle à la livraison (en parts)

Déclare réaliser une autre activité professionnelle	Étudiant	Aucun diplôme	Estime avoir peu ou pas d'alternative professionnelle à la livraison
14	15	47	57

La grande majorité de ces travailleurs peut donc être qualifiée de professionnels de la livraison. Ces livreurs travaillent beaucoup : 64 % d'entre eux font des livraisons plus de cinq jours sur sept, avec une moyenne de 7h43 par jour travaillé, 24% font plus de 15 livraisons par jours, 48% parcourent plus de 65 km par jour (tableau 2).

Tableau 2. Temps et intensité du travail (en parts)

Entre 2 et 4 jours de travail par semaine	5 jours de travail par semaine	6 ou 7 jours de travail par semaine	Moins de 7 heures par jour	Plus de 8 par jour	De 10 à 14 livraisons par jour	Plus de 15 livraisons par jour	60 - 79 km parcourus par jour	Plus de 80 km parcourus par jour
12	24	64	34	28	38	24	27	34

Malgré l'intensité de leur travail, les revenus des livreurs sont très modestes (tableau 3) : 76 % des livreurs interrogés dans le cadre de l'enquête par questionnaires gagnent clairement moins que le Smic mensuel brut français (1 589,47 € bruts en 2021)¹⁰. 40 % des enquêtés déclarent moins de 1 000€ brut par mois et vivent donc sous le seuil de pauvreté¹¹.

Tableau 3. Tranches de revenus mensuels brut (chiffre d'affaires avant cotisations sociales, par tranches, en parts)

Moins de 1000 € bruts	Entre 1000 et 1500 € bruts	Plus de 1500 € bruts
40	36	7

Enfin, l'enquête montre aussi qu'on ne reste pas livreur très longtemps. En 2021, assez rares sont les livreurs ayant plus d'un an d'ancienneté (33%), ce qui signale un fort *turnover* au sein de ce groupe (tableau 4).

¹⁰ Nous indiquons ici le Smic mensuel brut, afin de le comparer avec les revenus des livreurs. En effet, ceux-ci ont pour la plupart le statut d'auto-entrepreneur (ils touchent donc leurs revenus en brut et payent ensuite directement leurs charges à l'URSSAF). Or, la question posée à ce titre porte sur leurs revenus avant déduction des charges. Le Smic mensuel net n'est donc pas comparable.

¹¹ En 2021, le seuil de pauvreté s'élève à 1 158 euros par mois pour une personne vivant seule (seuil à 60 % du revenu médian, source : Insee).

Tableau 4. Ancienneté des livreurs interrogés (en parts)

Est livreur depuis 1 à 6 mois	Est livreur depuis 6 à 12 mois	Est livreur depuis 1 à 2 ans	Est livreur depuis plus de 2 ans
43	24	21	12

Cette faible ancienneté, qui est également documentée par les enquêtes menées en région parisienne (Dablanc et al., 2019, 2020, 2021 ; Cuny et al, 2024), semblerait indiquer un renouvellement régulier de cette main d'œuvre, et donc un recrutement quasi permanent de nouveaux livreurs, créant un profil sur les applications de livraison en l'absence d'alternative professionnelle (tableau 1), malgré la faiblesse des revenus. Une partie des livreurs cesserait cette activité dès qu'une autre opportunité se présenterait.

En effet, l'approche ethnographique montre que nombre de livreurs suivent des trajectoires professionnelles articulant différents emplois populaires. Certains exercent, parallèlement à la livraison ou avant de devenir livreurs, d'autres activités, considérées comme peu qualifiées, de type ouvrier ou employé dans des secteurs comme la construction, l'industrie agro-alimentaire et pétrochimique, la sécurité, ou encore le nettoyage (Burban, 2022). Par exemple, H. Fadel, livreur *Uber Eats* depuis un an rencontré le 1^{er} mars 2022, a travaillé une dizaine d'années dans la télésurveillance avec un contrat de travail en CDI avant de venir livreur. La livraison lui semblait alors être une activité « plus libre » comparée à la pénibilité du travail de nuit dans la télésurveillance. B. Dieng a travaillé sans titre de séjour pendant trois ans dans le bâtiment. Suite à un accident de travail, une opération et six mois de rééducation, il a créé un profil sur une application de livraison. L'ancrage des livreurs dans les mondes professionnels des classes populaires s'exprime donc aussi à travers leurs parcours professionnels.

Sur quels ressorts repose la constitution d'un bassin de main d'œuvre cantonné à cette activité, très précaire et très mal rémunérée ? L'analyse des propriétés sociales des livreurs offre de premiers éléments de réponse.

Les livreurs de plateformes de repas : une très grande majorité de jeunes hommes racialisés, souvent primo-arrivants

Les livreurs sont, à 98 %, des hommes, souvent jeunes, 72 % ayant moins de 29 ans (tableau 5). Ils se distinguent tout particulièrement par leur nationalité, puisque 76 % d'entre eux ne sont pas Français. Un premier tiers vient d'un pays du Maghreb, tandis qu'un autre tiers est issu de l'Afrique de l'Ouest francophone (tableau 6). De plus, parmi les 24 % disposant de la nationalité française, nos observations de terrain indiquent qu'ils sont probablement nombreux à avoir des parents ou des grands-parents immigrés. L'enquête ethnographique réalisée en 2022 auprès de 68 livreurs confirme ce profil en termes d'immigration. Ces derniers sont très majoritairement primo-arrivants sur le sol français (figure 2) et la plupart exercent cette activité de livreur depuis peu de temps (tableau 4). Pour 27%, la livraison constitue leur première activité professionnelle en France (tableau 5).

Tableau 5. Un groupe professionnel particulièrement jeune (en parts)

18-24 ans	25-29 ans	Plus de 30 ans	Âge inconnu	La livraison constitue leur première activité professionnelle en France
29	43	26	2	27

Tableau 6. Principales nationalités des livreurs, regroupées par région (en parts)

Algérie	France-UE	Guinée	Autre pays d'Afrique subsaharienne francophone	Autre pays du Maghreb	Afrique de l'Est et Asie	Russie et Caucase
25	25	22	13	7	6	2

Les enquêtes parisiennes rendent également compte de la jeunesse des livreurs. Depuis 2016, on passe toutefois d'une majorité de 18-25 ans à une majorité de 25-35 ans, comme c'est le cas à Nantes en 2021. Cette évolution suggère donc un vieillissement des livreurs (Dablanc et al., 2021), ou plutôt l'évolution de leur profil socio-professionnel, depuis celui de très jeunes étudiants à celui de jeunes actifs à temps plein. Par ailleurs, la comparaison avec les enquêtes parisiennes montre que dans la capitale, la part des livreurs ayant la nationalité française y est encore plus basse qu'à Nantes (autour de 10% environ). Les principaux pays d'origine ne sont pas exactement les mêmes à Paris et à Nantes, indiquant notamment l'ancrage spécifiquement nantais des immigrés guinéens (tableau 7).

Les livreurs de repas sont donc, dans leur écrasante majorité, racialisés, c'est-à-dire qu'ils sont susceptibles de subir des discriminations liées au racisme. Utilisé en sciences sociales, ce terme permet de rejeter l'idée selon laquelle il existerait des races humaines fondées sur des traits biologiques. La notion de racialisation souligne au contraire le fait que des individus ou des groupes subissent des processus de domination ou de discrimination liés à une appartenance raciale perçue par d'autres groupes sociaux ou institutions¹².

De plus, leur statut en termes d'immigration peut être source de difficultés multiples, en réduisant leurs droits et leurs ressources. La reconnaissance des qualifications, l'accès au logement et aux emplois sont en effet très entravés pour les immigrés, notamment s'ils ne disposent pas de titre de séjour. Une partie n'a pas de statut de réfugié politique, et se trouve donc en situation irrégulière. En particulier, la difficulté à obtenir des titres de séjour pérennes pourrait expliquer le nombre important de livreurs déclarant ne pas avoir d'alternative professionnelle à la livraison. En ce sens, ils constitueraient une main d'œuvre captive pour les applications de livraison.

« En fait, livreur c'est pour gagner un peu d'argent. Après, on va faire un autre truc, trouver un moyen pour recevoir les papiers. Après on se taille hein ! Trouver un vrai travail. On reste ici en France ! Mais tu vois, je vais te donner un exemple : aujourd'hui on travaille [silence] ... pas "pour de vrai". Au noir. Il y en a qui travaillent en intérim avec des faux papiers. Peut-être que demain on va faire ça, poser des faux papiers aux boîtes d'intérim. Trouver un vrai travail, parce que là c'est la merde ! »

Entretien avec C. Taleb, 1^{er} avril 2022

¹² La notion de racialisation permet d'analyser les « assignations à » et les inégalités dont les individus ou groupes perçus comme racialement différents du groupe localement dominant peuvent faire l'objet (par rapport à leur couleur de peau ou leur religion notamment.). La racialisation « produit une "condition sociale" (Mazouz, 2020) forgée par le privilège blanc ou l'expérience de formes diverses de domination, d'exploitation et d'oppression en raison de l'assignation raciale d'un individu ou d'un groupe » (Brun, Cosquer, 2022 : 28).

C. Taleb¹³, livreur de nationalité algérienne, résume ici la situation de nombre de livreurs actuels. Il commence la livraison sur les conseils d'une connaissance. Sans papiers français ni statut de réfugié politique, il ne lui est pas possible de trouver un emploi en situation régulière.

Tableau 7. Eléments de comparaison entre les enquêtes parisiennes et nantaise

Enquêtes parisiennes ¹⁴						Enquête nantaise
Âges (en parts)						
	2016	2018	2019/2020	2021	2022	2021
18-25 ans	63	53	35	19	23	35
25-35 ans	34	35	53	47	61	55
Plus de 35 ans	3	7	12	30	16	8
Âge inconnu	0	5	0	4	0	2
Nationalités regroupées par région (en parts)						
	2016	2018	2019/2020	2021	2022	2021 (Nantes)
Française - UE	Pas de données		14	10	9	25
Algérienne			86 (sans détails des nationalités)	21	23	25
Guinéenne				15	5	22
Autre pays d'Afrique subsaharienne francophone				31 (Sénégal : 16, Côte d'Ivoire : 15)	25	13
Autre pays du Maghreb				7 (Maroc)	22	7
Afrique de l'Est et Asie				Autres : 17	7	6
Russie et Caucase					Autres : 4	2

Sources : enquête Subwork 2021 ; Dablanc et al., 2019, 2020, 2021, 2022 ; Cuny et al, 2024

¹³ Les prénoms des livreurs sont tous modifiés afin de garantir leur anonymat.

¹⁴ Certaines variables ne figuraient pas dans les premières enquêtes parisiennes : les enquêtes de 2016 et 2018 ne comprenaient pas de questions portant sur les nationalités des livreurs. Lorsque c'est le cas, les cellules sont barrées.

Figure 2. Des parcours migratoires en provenance de la moitié nord du continent africain

Les parcours migratoires de 18 livreurs rencontrés sur le terrain

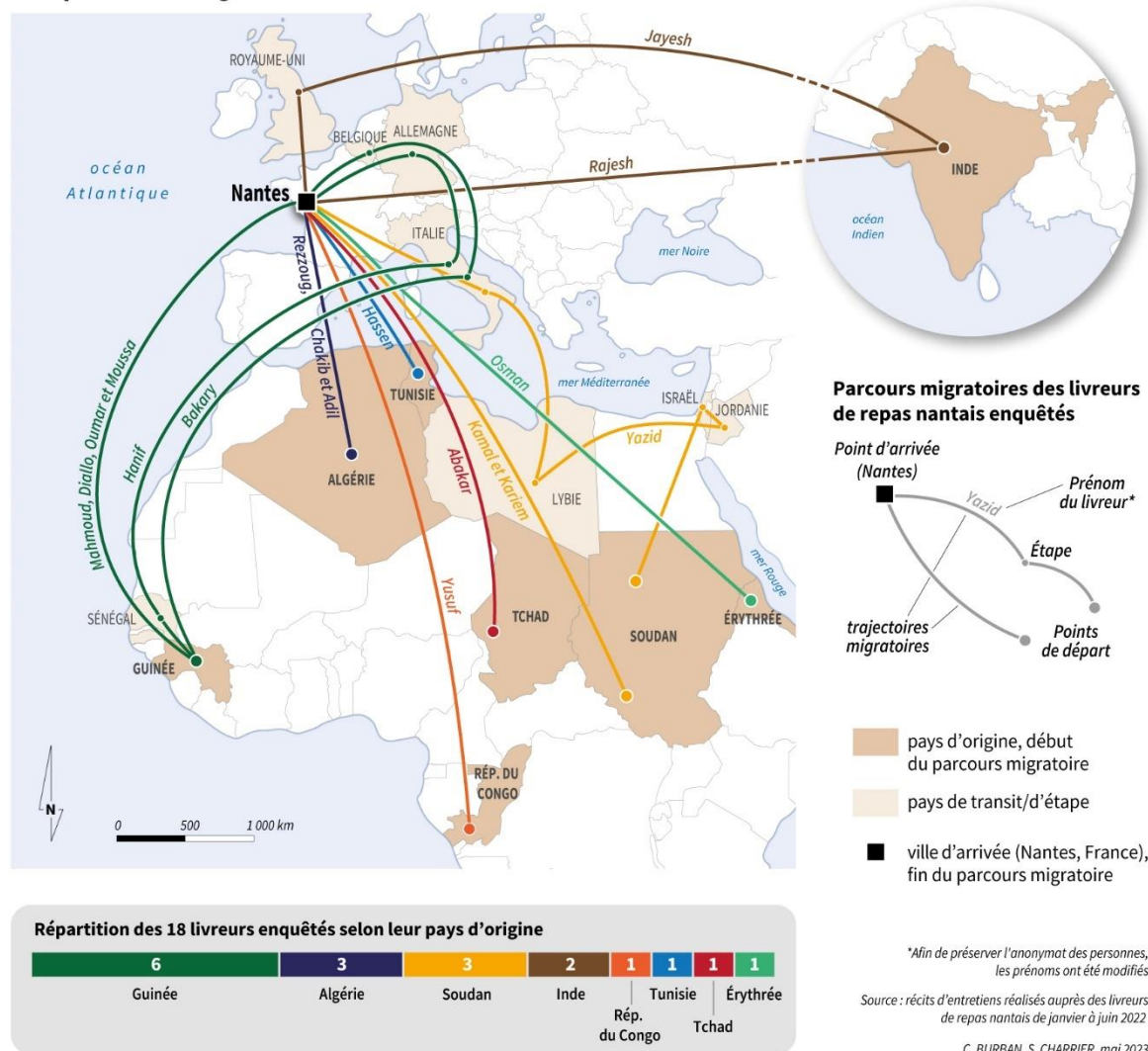


Figure initialement publiée dans : Burban, C. (2023). La dimension spatiale du travail des livreurs des plateformes. Du contrôle e-panoptique de l'algorithme aux espaces de travail contraints par l'offre et la demande. *Carnets de géographes*, (17). DOI : <https://doi.org/10.4000/cdg.9286>

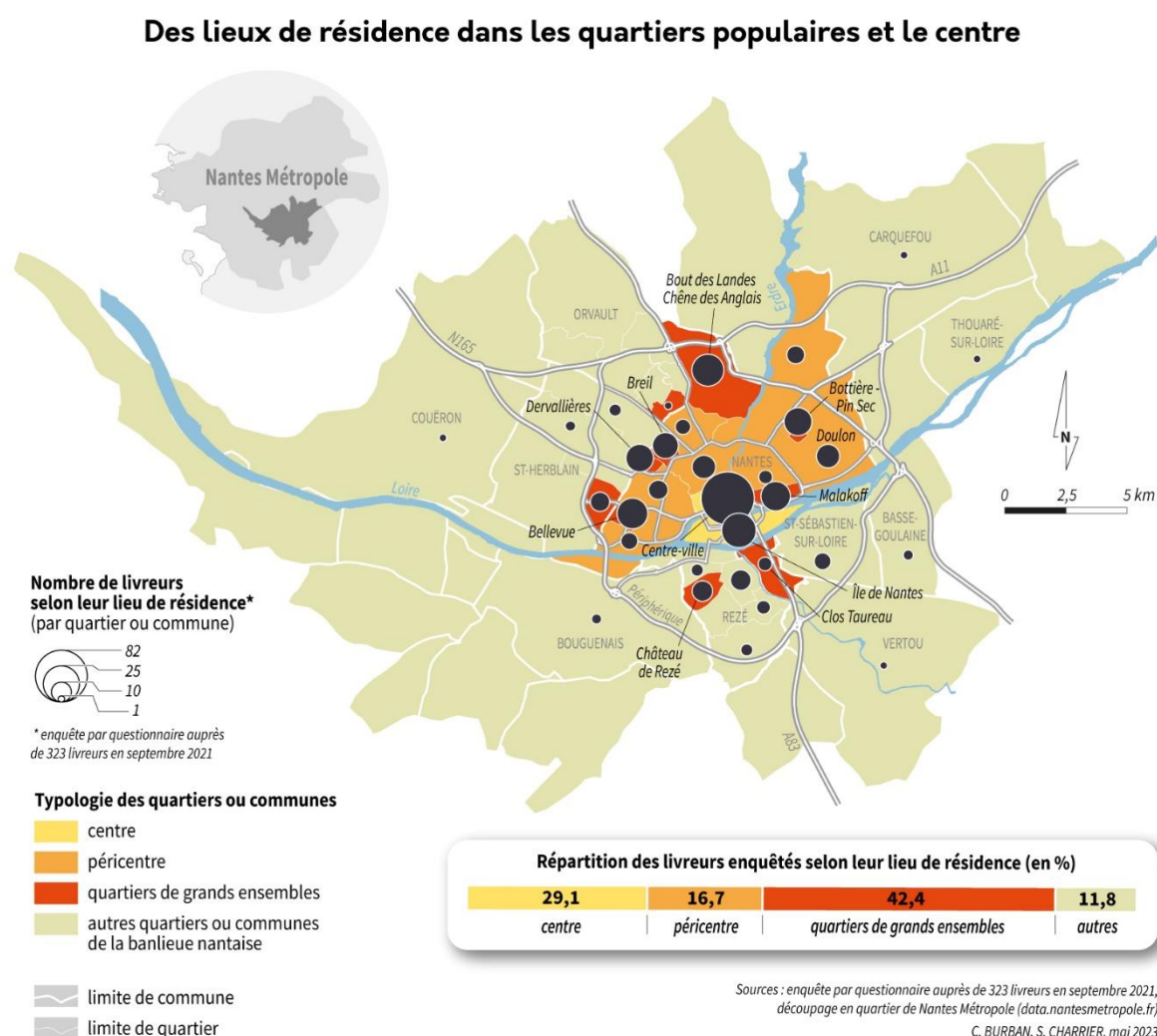
Par exemple, Yazid fuit, en 2012, le Darfour, située à l'Ouest du Soudan et limitrophe du Tchad. Dans cette région en conflit, des réfugiés affluent depuis 2004, menacés par des milices qui pratiquent la « politique de la terre brûlée » (Lagrange, 2006). Comme de nombreux Soudanais, Yazid fuit le pays, traverse l'Égypte et arrive en Israël où il séjourne durant trois ans. S'en suit une étape en Jordanie avant qu'il ne rejoigne la Lybie pour traverser la mer Méditerranée. Arrivé en Europe dans le Sud de l'Italie, il termine son parcours migratoire en France en 2018. Il travaille d'abord dans le ramassage de pommes, puis dans la sécurité. Hébergé au CADA de Nantes (Centre d'accueil pour les demandeurs d'asile), il obtient le statut de réfugié politique nécessaire à l'ouverture d'un compte *Uber Eats* et devient livreur au printemps 2022, soit dix ans après avoir quitté le Darfour.

Un ancrage résidentiel dans les quartiers populaires et le centre : une géographie urbaine populaire et de l'immigration

S'intéresser aux lieux de résidence des livreurs permet d'enrichir notre analyse de l'ancrage de ces derniers au sein des mondes populaires nantais. Cette approche souligne un ressort clé de ce marché du travail. Les possibilités de résidence à proximité relative du centre et des entrées de ville permettent de mobiliser cette main d'œuvre très précaire pour ces livraisons.

L'analyse des lieux de résidence des livreurs rend compte d'un double ancrage résidentiel populaire : dans les quartiers de logements sociaux, souvent situés au niveau des limites communales de Nantes (Garat, 2024 ; Raimbault et al, 2022), et dans les hébergements d'urgence et les refuges précaires du centre-ville. Tout d'abord, ils sont près de la moitié à résider au sein des grands ensembles de logements sociaux (figure 3).

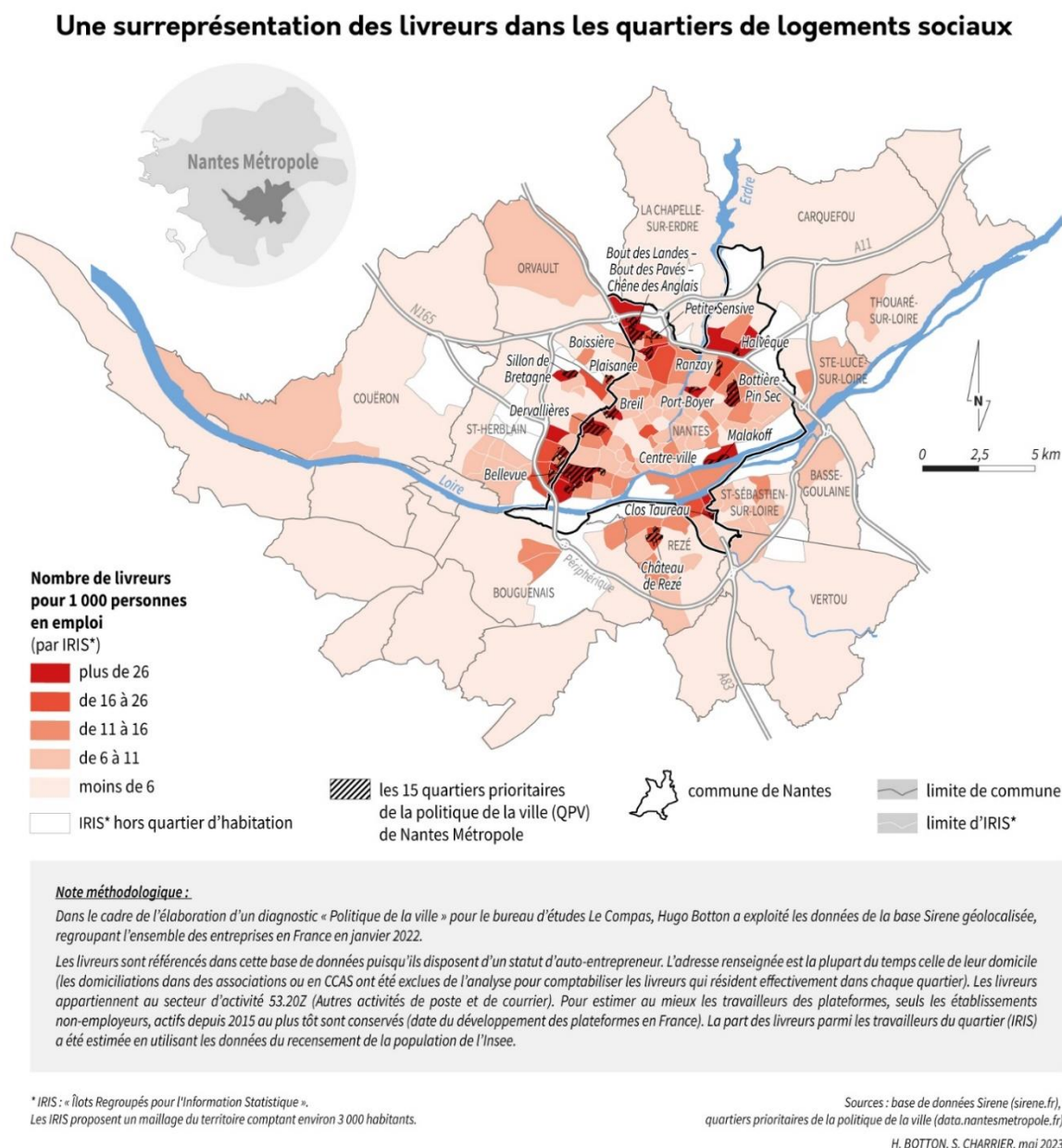
Figure 3. Des lieux de résidence dans les quartiers populaires et le centre



Carte publiée dans : Burban C., Raimbault N. et Botton H. (2024), « Les livreurs de repas (1/2) : l'ubérisation d'une fraction des classes populaires nantaises », in F. Madoré, J. Rivière, C. Batardy, S. Charrier, S. Loret, *Atlas Social de la métropole nantaise* [En ligne], DOI : <https://doi.org/10.48649/asnmn.965>

L'exploitation de la base Sirene¹⁵, qui localise notamment l'ensemble des micro-entreprises en France, confirme cette surreprésentation des livreurs parmi les travailleurs des quartiers de logements sociaux, ayant une part d'immigrés élevée et un fort taux de pauvreté (figure 4) (Burban et al, 2024).

Figure 4. Une surreprésentation des livreurs dans les quartiers de logements sociaux



Carte publiée dans : Burban C., Raimbault N. et Botton H. (2024), « Les livreurs de repas (1/2) : l'ubérisation d'une fraction des classes populaires nantaises », in F. Madoré, J. Rivière, C. Batardy, S. Charrier, S. Loret, *Atlas Social de la métropole nantaise* [En ligne], DOI : <https://doi.org/10.48649/asnmn.965>

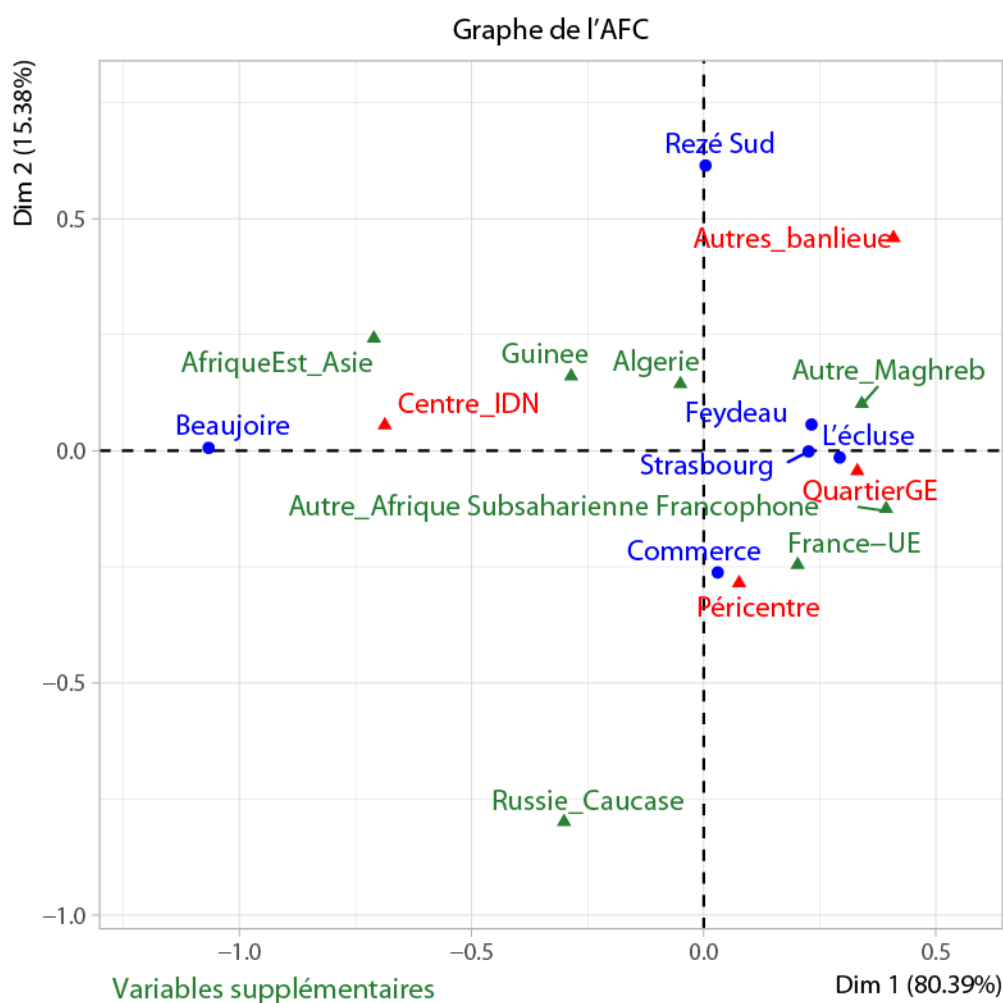
Une partie des livreurs relève d'un autre ancrage populaire, central cette fois-ci. Les livreurs sont en effet également très présents au sein du centre historique (20 %) et dans le quartier de l'Île de Nantes (9 %).

¹⁵ Dans le cadre de l'élaboration d'un diagnostic "Politique de la ville" pour le bureau d'études « Le Compas », Hugo Botton a exploité les données de la base Sirene géolocalisée, regroupant l'ensemble des entreprises en France en janvier 2022 (Botton, 2022).

Cette géographie reflète certainement la localisation des centres d'hébergement d'urgence associatifs, de centres d'accueil de travailleurs migrants (Adoma), de logements dégradés voire de squats, dont dépendent de nombreux primo-arrivants. Il est possible que des livreurs, parfois sans logement fixe, soient domiciliés dans ces centres d'accueil sans y résider effectivement ou de manière permanente.

Cette localisation résidentielle, centrale ou périphérique, ne détermine pas les aires d'attente choisies par les livreurs, entre celles de l'hypercentre marchand et celles des entrées de ville. Quantitativement, on ne voit pas lien fort entre ces deux localisations. C'est, par exemple, ce que permet de montrer une analyse factorielle des correspondances entre les modalités des variables aires d'attente (en bleu) et les modalités des variables relatives aux quartiers de résidence (en rouge, regroupées par types : centre et île de Nantes, quartiers de grands ensembles, autres quartiers péricentraux, autres quartiers de banlieue). Cette analyse met en évidence les relations entre les différentes modalités de deux variables. Or, il apparaît ainsi que la proximité géographique ne joue pas un rôle primordial (figure 5). Par exemple, les livreurs qui se regroupent auprès du *Macdonald's* de la Beaujoire, situé sur une porte du périphérique nantais (figure 1), résident d'avantage dans le centre ou l'île de Nantes que dans les quartiers de logements sociaux ou d'autres quartiers de banlieue qui sont les plus proches. Au contraire, les livreurs de Commerce, en plein cœur de l'hyper-centre (figure 1), semblent plus souvent résider dans les quartiers péri-centraux que centraux.

Figure 5. Absence de logique de proximité entre quartiers de résidence et lieux d'attente
mais une géographie des groupes de livreurs à explorer



Dans cette analyse, nous ajoutons les nationalités des livreurs (figure 5 : en vert) en variable supplémentaire (c'est-à-dire que cette variable n'est pas prise en compte dans les calculs qui concernent les relations entre lieux de résidence et aires d'attente mais est ajoutée sur le plan factoriel afin de visualiser d'éventuelles proximités avec cette variable). Il ressort que certaines nationalités sont plus présentes dans certaines aires que d'autres. Par conséquent, s'il n'y a pas de principe de proximité géographique entre quartiers de résidence et lieux d'attente, il y a une géographie des groupes de livreurs à explorer, en articulant donc plusieurs variables.

Dans la partie suivante, nous proposons une analyse multivariée met en évidence trois grands profils de livreurs. Ces profils rendent compte d'un gradient de précarité qui permet de mieux comprendre les liens entre la géographie des groupes de livreurs, entre lieux d'hébergement et aires d'attente, et les ressorts de ce marché du travail.

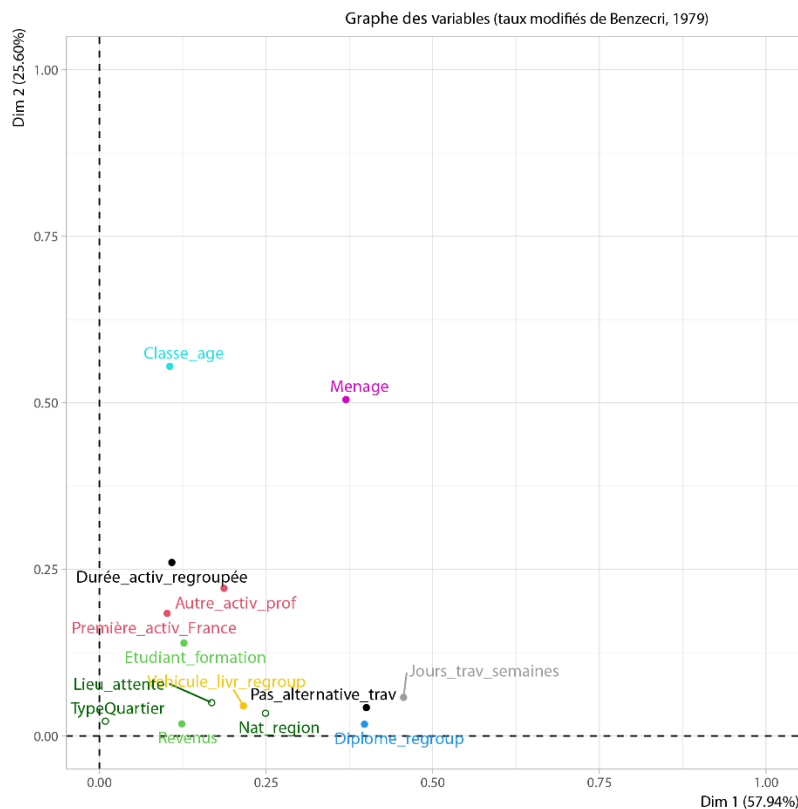
Un gradient de précarité au sein des livreurs

L'analyse des correspondances multiples (ACM) permet d'analyser la proximité et la distance entre les individus selon un grand nombre de variables qualitatives. Cet outil permet donc de préciser l'analyse des propriétés sociales des livreurs en mettant statistiquement en évidence plusieurs catégories de livreurs. Nous réalisons dans ce but une ACM sur l'ensemble des variables relatives aux propriétés sociales : classe d'âge, types de ménage et modalités d'occupation des logements (résidant chez ses parents, colocation, logement seul, logement en couple, ménage avec enfants), diplôme, statut d'étudiant, revenus, durée de l'activité livraison, nombre de jours travaillés par semaine, exercice d'une autre activités professionnelle, perspectives d'alternative professionnelle, la livraison comme première activité professionnelle, type de véhicule utilisé.

Nous avons choisi de ne pas inclure les variables géographiques au sein de l'ACM. Ces dernières, les lieux d'attente, les quartiers de résidence et les nationalités, sont traités en tant que variables supplémentaires et n'interviennent pas dans les calculs de l'ACM et donc dans la construction de la typologie. En effet, ces variables peuvent répéter des informations d'autres variables. L'objectif est de saisir la dimension géographique des profils de livreurs. Nous analyserons donc la distribution des différents profils selon les lieux d'attente, les quartiers de résidence et les nationalités de livreurs.

La figure 6, le graphe des variables, présente la contribution des différentes variables aux axes de l'ACM. Elle montre donc que **ce qui distingue les axes, et donc les profils entre les livreurs, c'est l'âge, les types de ménage et modalités d'occupation des logements ménage, les perspectives d'alternative professionnelle, le nombre de jours travaillées**. Au contraire, le revenu semble peu discriminant. Également, les variables supplémentaires (en italique), aires d'attente, lieux de résidence et, dans une moindre mesure, la nationalité, ne sont pas les variables les plus distinctives.

Figure 6. Graphe des variables retenues pour l'ACM (variables supplémentaires en italique)



Le graphe des deux premières dimensions de l'ACM (83,54% de la variance expliquée selon les taux modifiés de Benzecri) met en évidence un gradient de précarité (figure 7). Le premier axe (dim 1) oppose d'une part (sur la partie droite) les livreurs plus souvent étudiants, qui ne font pas de la livraison à plein temps, souvent diplômés (notamment le baccalauréat), livrant en vélo et habitant chez leurs parents. D'autre part, on retrouve (sur la partie gauche), les livreurs déclarant peu d'alternatives professionnelles, sans diplôme, en colocation (souvent subie, voire sous forme de squat), et livrant en scooter. Le deuxième axe (dim 2) oppose, d'une part (sur la partie haute), les livreurs avec le plus d'ancienneté, vivant en couple voire avec enfants et déclarant avoir d'autres activités professionnelles et, d'autre part (sur la partie basse), les livreurs les plus jeunes, débutant dans cette activité et pour qui la livraison est la première activité professionnelle.

De manière plus synthétique, **apparaît donc un gradient de précarité, depuis la partie gauche, où les individus cumulent les indices de précarité, jusqu'à la partie droite, où les individus semblent bénéficier de plus de ressources, pour trouver d'autres activités, faire moins de livraison, être capable de fonder une famille.**

En représentant les individus sur le graphe (figure 8), on peut observer qu'ils sont plus nombreux sur la partie gauche, ce qui indiquerait un haut niveau de précarité. Par ailleurs, la figure 8, qui montre également les modalités des variables supplémentaires - lieux d'attente, quartiers de résidence et nationalités - permet une première analyse de la dimension géographique de ce gradient de précarité. Concernant les lieux d'attente, on retrouve plus souvent la Beaujoire (restauration rapide en périphérie) du côté des plus précaires, et davantage Commerce (hypercentre) de l'autre côté du graphe. Il est cependant difficile de relier le gradient de précarité à une géographie résidentielle particulière. Enfin, le lien entre nationalité française et moindre précarité apparaît assez clairement.

Figure 7. Graphe de l'ACM : modalités des variables (variables supplémentaires en italique)

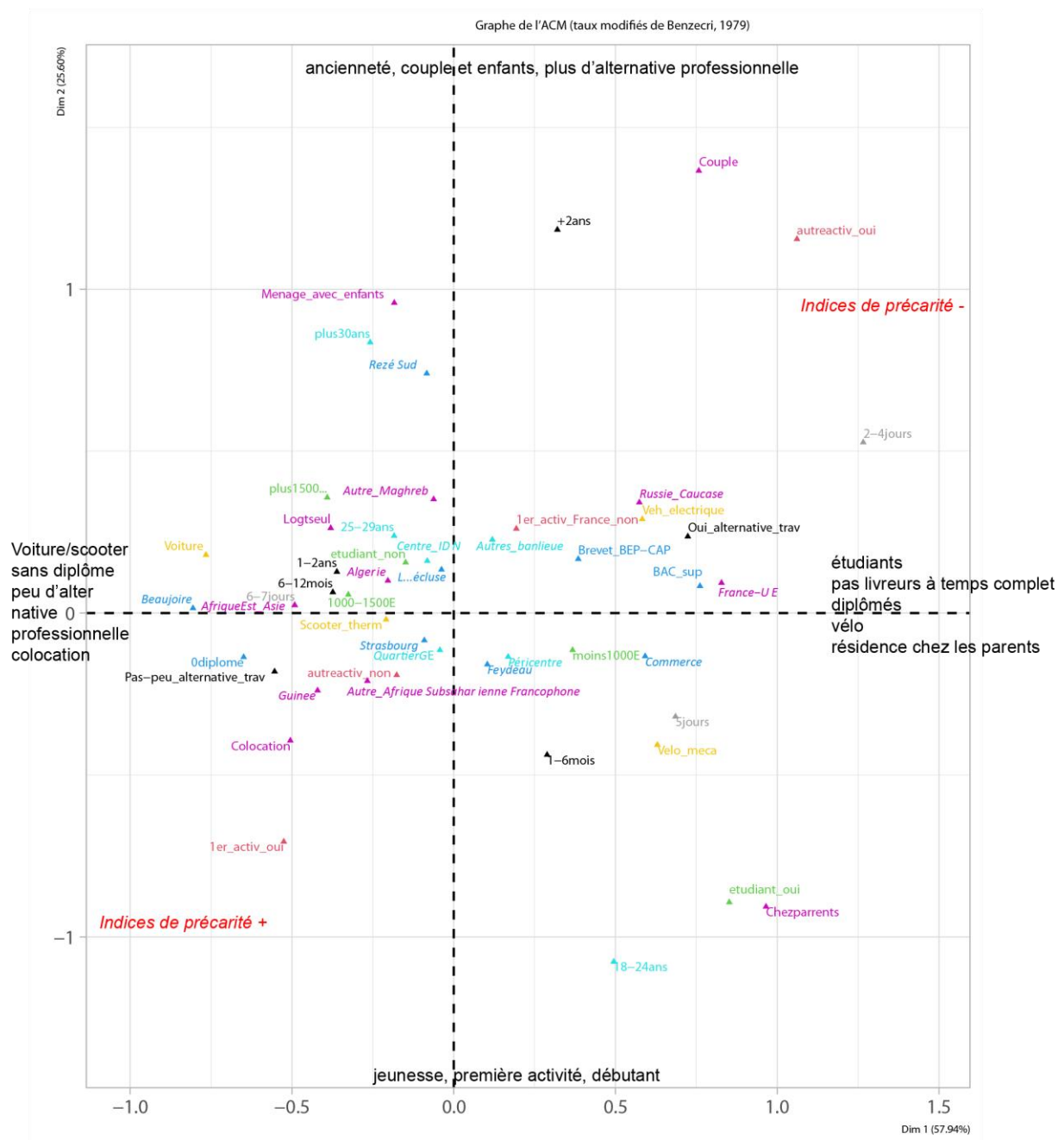
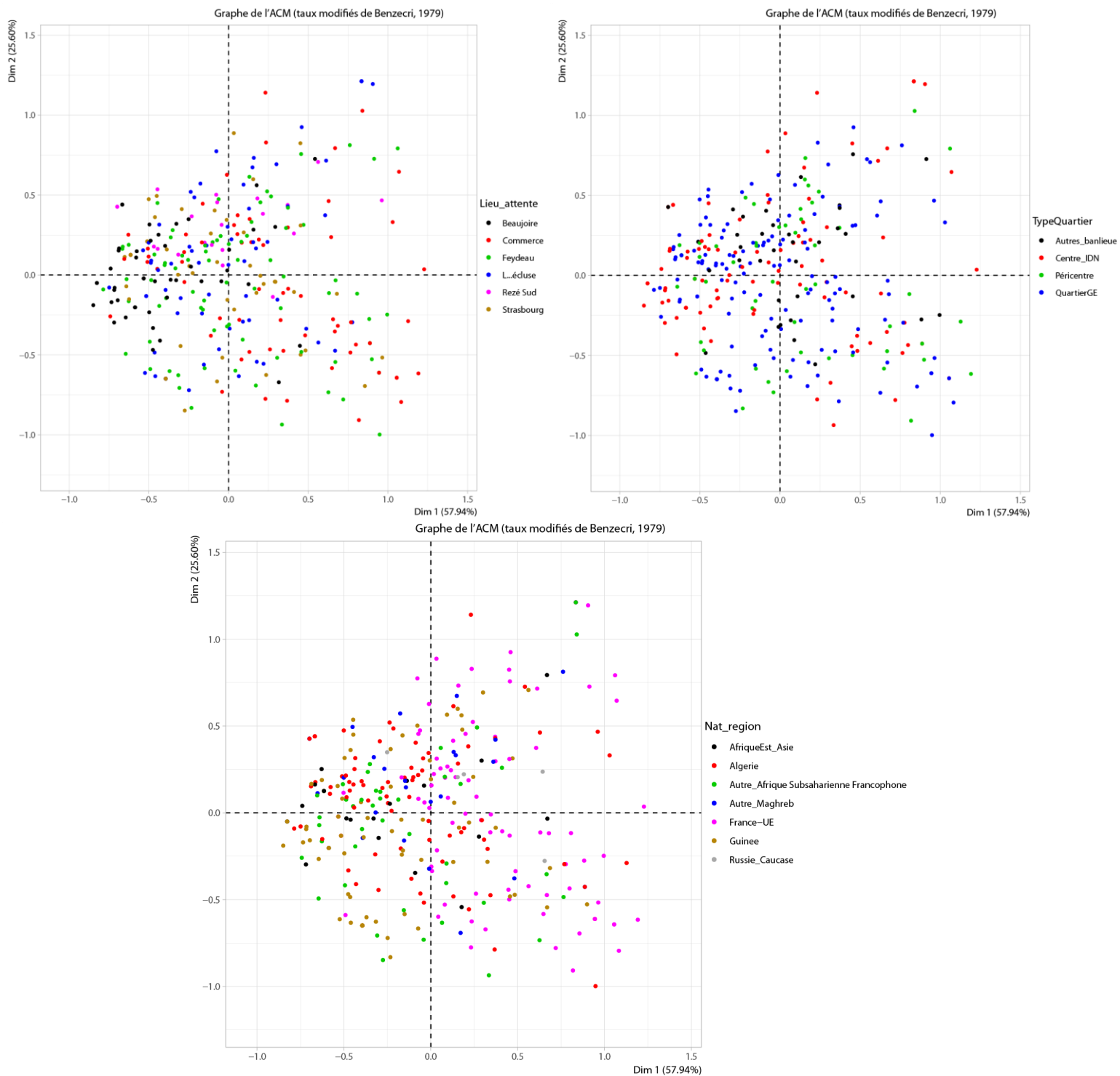


Figure 8. Graphe de l'ACM : individus colorés selon les modalités des variables supplémentaires : lieux d'attente, quartiers de résidence et nationalités.

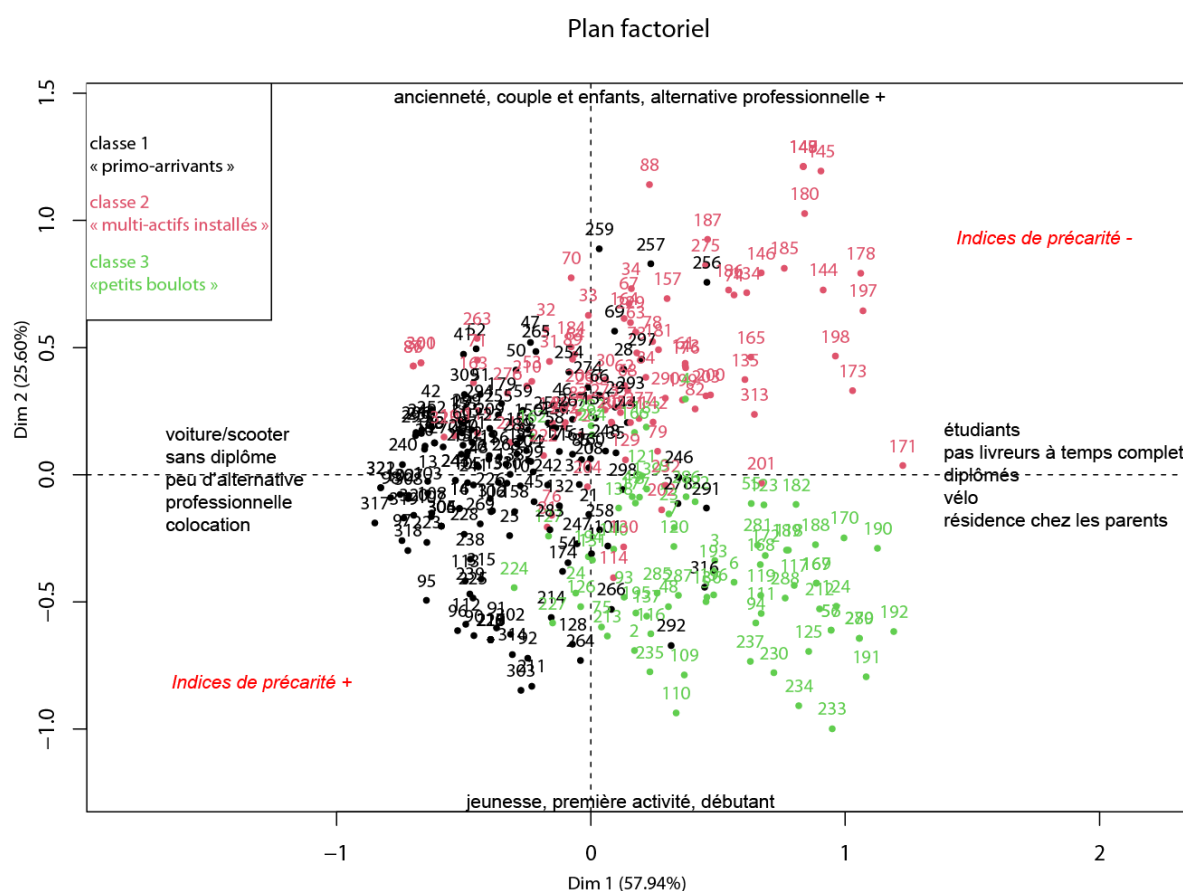


Afin de préciser ces faisceaux de correspondance, il est nécessaire de préciser les différents profils qui apparaissent au sein de ce gradient de précarité.

Trois principaux profils structurent le gradient de précarité

Nous procédons donc à une classification ascendante hiérarchique, à partir des 13 premières dimensions de l'ACM, qui permet de distinguer trois principaux profils (figure 9). Il convient toutefois d'être prudent dans l'analyse dans la mesure où de nombreux individus sont proches les uns des autres sur le plan factoriel. Au sein du gradient de précarité, la situation est davantage celle d'un continuum que des classes très distinctes. Toutefois, la figure 9 indique bien que ce gradient est bien organisé selon trois principaux pôles.

Figure 9. Classification à partir des 13 premières dimensions de l'ACM (76,3% de la variance), reportée sur le plan factoriel de l'ACM



La classe 1, qui regroupe 49% des individus (en noir sur le graphe) peut être décrite comme celle des **primo-arrivants**. Ces livreurs sont très peu diplômés ont rarement des alternatives professionnelles. Leur hébergement est précaire, ils sont généralement sans enfants. La livraison est souvent leur première activité en France. En scooter, ils livrent 6 voire 7 jours par semaine. Cette première catégorie fait écho au travail de typologie proposé par Akl-Ruelle et al (2021 ; voir aussi : Maulat et al, 2021) pour le Forum Vies Mobiles. Cette recherche distingue plusieurs profils de livreurs à partir d'un travail d'entretiens semi-directifs et d'un *focus group*. Les plus nombreux (18/53) sont les « forçats » décrits de la façon suivante : « ce sont des mono-actifs travaillant en moyenne cinquante-sept heures par semaine, le plus souvent sept jours sur sept, pour des plateformes de livraison. Ils sont presque tous étrangers et sont les individus les plus précaires de l'échantillon » (Maulat et al, 2021). Dans l'enquête qualitative par

observations et entretiens semi-directifs, les livreurs appartenant à cette classe ont été les plus difficiles à atteindre, en particulier un sous-groupe interne à cette classe, particulièrement précaire, que ce volet de l'enquête met en lumière (voir partie 3, « les solitaires »).

La classe 2, qui regroupe 28% des individus (en rouge sur le graphe), peut-être décrite comme celle des **multi-actifs installés**. Ces livreurs sont plus âgés, ne sont pas étudiants, généralement en couple et avec enfants. Ils sont plus à même de trouver des alternatives professionnelles. Ils livrent davantage en véhicules électriques, qui sont plus pratique pour accéder aux restaurants du centre (voir partie 2). Cette classe fait écho à deux profils de Akl-Ruelle et al (2021). D'une part, les « cumulants » (7/53) « livrent à temps partiel, en cumul d'une autre activité professionnelle. La plupart consacrent au moins trente heures par semaine à la livraison, principalement lors des créneaux du soir. » D'autre part, les « actifs » (8/53) « travaillent en moyenne trente-cinq heures par semaine en prenant deux jours de pause, et la livraison est leur unique source de revenu. La majorité sont des Français » (Maulat et al, 2021). L'approche ethnographique nous offre également plusieurs exemples correspondant à ce profil (Burban, 2022).

O. Counde (rencontré à Rezé) est un exemple de jeune père, avec une vie familiale installée. Travaillant pour *Uber* depuis un an, il livre principalement en voiture, soir et week-end, et parfois scooter (mais de moins en moins explique-t-il), en parallèle d'une activité de peintre en bâtiment (activité temporairement à l'arrêt lors de l'entretien). Il s'inscrit donc dans la fraction des « cumulants » de la classe 2. Sa femme est en formation depuis deux mois. Il attend qu'elle la termine pour pouvoir reprendre sa profession initiale de façon exclusive. Depuis que sa femme est en formation, il s'investit particulièrement dans le travail domestique :

« Demain, j'amène mes enfants à l'école, à midi je vais les chercher, à 13 heures j'amène mon fils au foot. 15 h à la maison, après je vais dormir. Après je sors à 19 h ici [...]. Je travaille pas le matin. Jeudi, ma femme est en formation, je travaille pas le matin, je commencerai à 19h30 jusqu'à minuit. Vendredi, je travaille toute la journée. Samedi, j'amène mon fils le matin au foot, le soir j'amène mes enfants à l'étude. Après, je commence à 19h35. Dimanche, moi je travaille toute la journée. »

Entretien avec O. Counde, 22 mars 2022

M. Diallo (rencontré le 21 mars 2022) est agent d'entretien chez *Mc Donald's*, depuis un an, avec un contrat de 22 h par semaine, uniquement les après-midis. Il est également livreur *UberEats* depuis trois ans. Il livrait initialement uniquement à vélo puis il est passé au scooter un an avant l'entretien. Les liens tissés avec les employés du *Mc Donald's* en tant que livreur lui ont permis d'être embauché en tant qu'agent d'entretien et donc d'améliorer un peu sa situation professionnelle. M. Diallo est guinéen, il réside en France depuis 2016. Il est venu à Nantes car plusieurs membres de sa famille habitent à proximité.

Enfin, la classe 3, qui regroupe 23% des individus (en vert sur le graphe) peut-être décrite comme celle de la livraison comme « **petits boulots** », et notamment comme « jobs étudiants ». Ces livreurs sont plus jeunes, vivent le plus souvent chez leurs parents. Ce sont aussi les plus diplômés, souvent encore en étude et les plus susceptibles d'utiliser des vélos mécaniques. Cette classe 3 se rapproche de trois profils de Akl-Ruelle et al (2021). Les « étudiants » (10/53) « travaillent en moyenne quatorze heures par semaine, majoritairement le soir et le week-end, en s'adaptant à leur emploi du temps d'étudiant. Le nombre d'heures travaillées est donc très fluctuant. ». Les « intermittents » (3/53), de leur côté, « travaillent une vingtaine d'heures par semaine et la livraison est leur seule activité ». Enfin, les « coursiers » (7/53) travaillent pour des entreprises de livraison à vélo, coopératives ou non, en moyenne trente-cinq heures par semaine (voir encadré 1). Ils sont tous de nationalité française et ont un niveau de diplôme et une ancienneté dans le métier supérieurs à la moyenne des enquêtés. » (Maulat et al, 2021).

À Nantes, nous avons rencontré plusieurs coursiers de la coopérative *Nao Food* (Burban, 2022). M. Dubois, L. Durand et L. Martin sont tous de jeunes hommes blancs de nationalité française, âgés d'une

trentaine d'années qui effectuent leurs livraisons à vélo. Deux d'entre eux ont commencé la livraison lors de l'arrivée de *Deliveroo* en France, ont travaillé pour la plateforme durant quelques années, avant de signer avec la coopérative *Nao Food*. Tous vivent dans le centre-ville de Nantes, déclarent « aimer » le vélo et évoquent à de nombreuses reprises la dimension éthique de la coopérative pour laquelle ils travaillent. Tous trois sont intégrés socialement (dans des cercles amicaux et familiaux nantais), évoquent des moments passés entre amis, évoluent dans un environnement de travail « bon enfant » et possèdent le capital social et symbolique qui leur permet de débattre des enjeux sociaux et politiques qu'engendre l'« ubérisation » de leur métier.

Encadré 1. L'exemple de deux « coursiers »

P. Petit, livreur salarié *Just Eat* tout juste licencié (dans le cadre de liquidation judiciaire de l'entreprise), présente un profil similaire et se rapproche de la première génération de livreurs mis en avant par la littérature (Jan, 2018). Comme il le précise, il a roulé pour toutes les plateformes présentes à Nantes. Alors qu'il n'a pas de diplômes, il s'inscrit sur l'une, puis l'autre, alors que ces plateformes viennent de s'établir en France, en fonction des tarifications, et finit par devenir salarié pour la plateforme *Just Eat*. Fraichement licenciée de cette dernière, il signe un contrat de travail dans une entreprise de livraison nationale, qui s'implante tout juste à Nantes. Témoin ultime de cette ascension professionnelle, il y est responsable de la « flotte » de livreurs nantais, et assure le maillage de la branche de l'Ouest de cette entreprise¹⁶. Propriétaire de son logement, cet enquêté pouvait parfois gagner 4 000 € par mois au début de son parcours professionnel de livreur.

Face à la baisse des tarifications des courses, un autre livreur, C. Rivet, fonde avec quelques connaissances proches un syndicat de livreurs à Nantes : le Syndicat des coursiers autonomes de Loire-Atlantique (SCALA)¹⁷. Il organise des blocages et des manifestations, notamment en 2020 et 2021. Alors que leurs revendications n'obtiennent pas gain de cause, il assure la pérennité du syndicat en l'inscrivant au sein de la GCT. Il rencontre des acteurs des pouvoirs publics lorsque ceux-ci interdisent les scooters dans l'hyper-centre de Nantes. Si cet enquêté livre principalement à vélo (et parfois en voiture, lorsqu'il livre dans la banlieue d'Angers, là où il réside désormais), les conditions de vie et de travail de la génération la plus récente de livreurs, racialisés et précaires, l'interrogent. Il tente alors de les intégrer au syndicat pour faire valoir leurs droits. Si les actions du SCALA sont désormais plus rares (la plupart des syndiqués sont partis dans d'autres villes ou ont trouvé un autre travail), il transmet notamment des documents pour le procès *Deliveroo*¹⁸ (2022) et entend bien être partie prenante d'une condamnation pour « salariat déguisé ».

¹⁶ Il est responsable des livraisons en camions partant de Nantes pour Angers, Cholet et Rennes notamment.

¹⁷ Le SCALA a été créé en décembre 2019 avec l'aide de la CGT par plusieurs livreurs des plateformes qui constataient une dégradation de leurs conditions de d'existence. L'une des premières revendications du syndicat portait sur la baisse des revenus minimum garantis par les plateformes pour les livraisons et le peu de protection sociale dû à leur statut d'auto-entrepreneur.

¹⁸ En avril 2022, la plateforme *Deliveroo* est condamnée pour « travail dissimulé » par le tribunal de Paris à une amende de 375 000€ : il s'agit du premier procès pénal en France à l'encontre d'une plateforme. C. Lebas, chercheuse en sciences politiques, présente en détail ce procès historique dans son carnet *Hypothèses* : <https://moblivreurs.hypotheses.org/24>

Trois principaux profils : une concentration des vulnérabilités sociales au sein du groupe des « primo-arrivants »

Les tableaux 8, 9 et 10 précisent ces différences entre les groupes. La part d'étrangers est la plus importante dans la classe 1 des « primo-arrivants », originaires en particulier de l'Afrique subsaharienne francophone (notamment de Guinée) et d'Algérie. Au contraire, la part de français est beaucoup plus forte dans la classe 3 des « petits boulots », mais non majoritaire. On peut certainement retrouver des étudiants étrangers dans cette classe. C'est au sein des « primo-arrivants » que la part de livreurs dont la livraison est la première activité exercée en France est la plus importante (39%). Cela indiquerait que pour certains immigrants, devenir livreurs devient une étape courante lors de leur arrivée en France. De plus, pour les deux premières classes, marquées par la part très élevée d'étrangers, l'entrée dans l'activité se fait généralement par des conseils et « filons » échangés entre pairs : 73% (classe 1) et 69% (classe 2) de recrutement *via* le réseau personnel (tableau 8), ce que confirme l'enquête ethnographique (Burban, 2022, voir partie 3). Enfin, rares sont les primo-arrivants qui possèdent une capacité de transport¹⁹, théoriquement obligatoire pour utiliser un véhicule de livraison à moteur, ce qui indique la faiblesse de leurs ressources professionnelles.

Tableau 8. Un gradient en termes de statut d'immigration précaire (en parts)

Classes	France-UE	Algerie	Guinee	Autre_Afrique Subsaharienne Francophone	Autre_Maghreb	C'est leur 1ère activité exercée en France	Recrutement via le réseau personnel	Possède une capacité de transport
1. primo-arrivants	16	27	27	16	6	39	73	20
2. multi-actifs installés	26	24	19	10	11	12	69	34
3. petits boulots	42	22	17	11	5	18	46	39
Ensemble	25	25	22	13	7	27	66	28

La classe 1 des « primo-arrivants » est également celle qui regroupe les livreurs le plus de jours, (88% au moins 6 jours par semaine), d'heures par jour, de livraisons par jours et de kilomètres parcourus. La classe 2 des « multi-actifs installés » semble être dans une situation intermédiaire et la classe 3 des « petits boulots » regroupent les livreurs qui ont des horaires plus réduits. Ils sont tout de même 84% à travailler au moins 5 jours par semaine, ce qui est considérable même si 66% sont à moins de 7h par jour (tableau 9).

¹⁹ L'usage d'un véhicule motorisé pour les livraisons exige d'être titulaire d'une capacité professionnelle et une inscription au registre des transporteurs légers.

Tableau 9. Temps et intensité du travail (en parts)

Classes	2-4jours	5jours	6-7jours	Moins de 7h par jour	Plus de 8h par jour	Plus de 15 livraisons par jour	65-80km par jour	Plus de 85 km par jour
1. primo-arrivants	1	11	88	19	35	32	29	27
2. multi-actifs installés	27	22	51	35	28	19	27	24
3. petits boulots	16	54	30	66	16	12	20	9
Ensemble	12	24	64	34	28	24	26	22

Les primo-arrivants de la classe 1 sont plus nombreux parmi les tranches plus élevées de revenus (tableau 10). Cette situation est le simple reflet de leurs temps de travail plus importants. Cependant, ce sont aussi les primo-arrivants qui subissent le plus d'amendes (notamment pour circulation dans l'espace piétonnisé : voir partie 3), ce qui souligne leur vulnérabilité.

Tableau 10. Revenus et amendes (en parts)

Classes	moins de 1000€	1000 - 1500 €	plus de 1500 €	A déjà eu une amende
1. primo-arrivants	33	51	17	25
2. multi-actifs installés	56	41	3	15
3. jobs étudiants	69	31	0	11
Ensemble	49	43	8	19

La distinction des trois profils de livreurs permet ainsi de préciser le constat d'un gradient de précarité au sein du groupe. Quelle en est la dimension géographique ?

La géographie résidentielle du gradient de précarité

L'analyse de la géographie résidentielle des trois classes confirme la précarité plus grande de la classe 1 des « primo-arrivants » (tableau 11). Ceux-ci sont très souvent en colocation ou en logement seul, soit dans les quartiers de grands ensembles (46% d'entre eux), soit dans le centre de la ville (28% d'entre eux). L'autre classe ancrée dans les quartiers de grands ensembles est celle des « petits boulots » : livreurs vivant majoritairement chez leurs parents. Les « multi-actifs installés » ont une géographie plus centrale, mais aussi plus dispersée dans des différents types de quartiers, selon la taille de leur ménage. Finalement, le tableau 11 souligne le double rôle des quartiers de logements sociaux : celui d'héberger à la fois les familles des classes populaires, dont les enfants sont susceptibles de devenir de jeunes livreurs, et les primo-arrivants, soit au sein de logements habités seuls, soit au sein de colocation, qui sont souvent des cohabitations forcées, par exemple dans le cadre d'hébergements d'urgence.

Tableau 11. Géographie résidentielle (en parts)

Classes	Centre & Île-de-Nantes	Péricentre	Quartiers de grands ensembles	Autres banlieue	Chez les parents	Colocation	Logement seul	Couple	Ménage avec enfants
1. primo-arrivants	28	15	46	11	12	38	48	1	2
2. multi-actifs installés	36	13	35	16	3	10	20	28	38
3. « petits boulots »	22	25	46	7	66	22	9	0	3
Ensemble	29	17	43	11	22	26	31	8	12

Les logiques d'un bassin de main d'œuvre hautement précarisé dans les mondes urbains centraux

Cette première partie documente comment le développement des services de livraison de repas fait apparaître un nouveau groupe professionnel populaire, marqué par la précarité et les processus de racialisation mais paradoxalement très visible par sa présence et son travail au cœur de l'espace nantais. La mise en évidence d'un gradient de précarité et de trois principaux profils de livreurs permet de souligner certaines logiques clés de ce marché du travail populaire précaire dans les mondes urbains centraux.

Les modalités de recrutement de cette main d'œuvre associent celui de jeunes actifs, soit entrants sur le marché du travail, soit étudiants (ces derniers correspondent au premier profil de livreurs documentés par les recherches en sciences sociales : Jan, 2018) avec la mobilisation de plus en plus marquée d'une main d'œuvre de primo-arrivants. Il s'agit plus concrètement d'immigrants récemment arrivés en France et dont le statut d'immigré, et les difficultés d'accès à des titres de séjour, peuvent entraver l'accès aux emplois salariés. Une partie de ces livreurs déclare ne pas avoir d'alternative professionnelle. Cette main d'œuvre, captive à ce titre, est mobilisée à travers des processus d'autorecrutement, *via* des réseaux interpersonnels. La faiblesse des revenus horaires contribue, de plus, à l'intensification du travail.

L'enjeu pour les plateformes est donc de mobiliser ces deux fractions urbaines des classes populaires pour qu'ils travaillent dans la partie centrale de l'agglomération, soit depuis le centre historique, soit à partir des zones commerciales d'entrée de ville (relativement proches du centre dans le contexte nantais). La possibilité pour ces livreurs de résider dans la partie centrale de l'agglomération (hébergement d'urgence et parc de logements sociaux) se traduit par une relative proximité avec ces deux catégories d'aires d'attente. Cette géographie résidentielle est donc favorable à la mobilisation de cette main d'œuvre au sein des mondes urbains centraux.

Afin de poursuivre l'analyse de ce marché du travail, il convient de se pencher sur la façon dont le fonctionnement des plateformes de livraison produit un espace et des modalités de travail contraints pour les livreurs : lieux et temporalités de la récupération des commandes, aires géographiques de livraison, tracé des itinéraires, (partie 2). Ensuite, l'étude des interactions entre livreurs et de l'appropriation des espaces à l'échelle des aires d'attente nous permettra de mieux comprendre l'organisation des livreurs sous-groupes, liés aux origines nationales (partie 3).

2. La production par les plateformes d'un espace de travail sous contraintes pour les livreurs

Cette seconde partie montre comment le fonctionnement des plateformes de livraison, et notamment leurs dispositifs de contrôle de la main d'œuvre, **produit un espace et des modalités de travail contraints** pour les livreurs.

Le contrôle des données des livreurs (parcours GPS, historique de leurs déplacements, localisation, cartographie des lieux où la demande est plus importante) conduit en effet à une forme de surveillance aussi invisible qu'omniprésente par les plateformes. Les outils numériques des plateformes visent notamment à répartir les livreurs dans les espaces urbains où la demande est la plus importante et à déterminer les itinéraires de livraison. Chaque évènement jugé non-conforme est signalé à la plateforme et fait l'objet d'un message de vigilance envoyé au livreur, comme lorsque les forces de police signalent des « troubles à l'ordre public » dans une zone géographique, ou lorsqu'un livreur s'éloigne du parcours GPS qui lui est conseillé. C. Burban analyse ce contrôle des livreurs par la « main invisible » de l'algorithme des plateformes en tant que « contrôle e-panoptique » de la main d'œuvre²⁰, mécanisme crucial des principes managériaux et donc du modèle économique des plateformes (2023).

Dans cette partie, après avoir précisé la situation de dépendance des livreurs vis-à-vis des plateformes, nous montrerons comment les plateformes, *via* ces dispositifs de contrôle de la main d'œuvre, déterminent plusieurs éléments clés de l'espace de travail des livreurs. En distribuant géographiquement l'attribution des livraisons, les plateformes déterminent les lieux d'attente et les temporalités de la récupération des commandes. De plus, l'aire de livraison à parcourir par les client·e·s découle largement de la façon dont les applications organisent la relation client·e·s. Enfin, l'obligation de recourir aux GPS fourni par les applications encadre fortement les itinéraires des livreurs, source de contraintes multiples.

La dépendance aux plateformes et au fonctionnement de leur algorithme : déconnexion et tarification

S'il est une crainte commune à tous les livreurs, c'est celle de la déconnexion par la plateforme, synonyme de fermeture de leur compte et donc du moyen de leur subsistance. Pour beaucoup, la déconnexion est vécue comme une véritable épée de Damoclès, révélatrice du lien de subordination entre les livreurs et la plateforme, ce dont témoignent les manifestations de livreurs parisiens de septembre et octobre 2022.²¹ Concrètement, cette relation asymétrique se traduit par des messages d'avertissements que les livreurs reçoivent en temps réel sur l'application suite à des signalements sur la plateforme (« comportements inappropriés », généralement liés à des stationnements sur les trottoirs ou à des nuisances sonores signalées dans la zone géographique dans laquelle ils se situent). Mais, comme en témoigne l'un d'eux, leur impuissance face aux plateformes découle aussi de l'absence de réponse en cas de difficultés administratives, vécue comme déshumanisante. L'impossibilité de résoudre des problèmes techniques a des conséquences directes sur l'activité professionnelle, comme en témoigne cet enquêteur qui, bien

²⁰ M. Foucault définit le panoptique comme modèle d'une société disciplinaire dont le contrôle total serait basé sur sa capacité d'observation totale (Foucault, 2006 [1975]). S'il ne s'agit pas ici d'un contrôle total de la population, le contrôle est bel et bien omniprésent quant à la main d'œuvre. Comme l'expliquent M. Adam et H. Rivano (2020), l'économie numérique basée sur l'extraction et le contrôle des données favorise l'émergence d'un contrôle e-panoptique. Les *surveillance studies* ont analysé que le recours aux technologies de l'information et de la communication (TIC) mène à de nouvelles formes de surveillance et de contrôle managériales.

²¹ Le samedi 16 septembre et le 1er octobre 2022, le collectif CLAP (Collectif des livreurs autonomes de Paris) appelle à la manifestation. Cet appel fait suite à la déconnexion de 2 500 livreurs *Uber Eats* dont les comptes étaient supposément « frauduleux » [sous-loués par des livreurs sans-papiers à d'autres livreurs]. La première manifestation réunit environ 600 livreurs, puis 1 000 livreurs le 1er octobre.

qu'inscrit depuis plusieurs années sur la plateforme, craint d'être déconnecté car cette dernière refuse pour la première fois ses papiers d'identité sans pour autant lui justifier les raisons subites de ce refus :

« En ce moment *Uber*, je comprends pas, dans l'application ils ont changé les pièces d'identité : on a une carte verte. Mais à chaque fois qu'on la met dans l'application, elle la rejette. Ça aussi ça nous fatigue, ça nous énerve ! Elle la rejette, elle la rejette. Par exemple, là elle nous dit quoi ? "Renvoyez le document", n'est-ce pas ? [M. Diallo montre les messages échangés avec le service d'assistance de la plateforme] Du coup, j'ai mis mon document en ligne, mais ça le rejette. Je suis pas le premier, il y a beaucoup de gens comme ça. Ça, ça nous fatigue tellement ! Ça nous fatigue tellement ! (...) parce que sinon, ils vont bloquer mon compte ! Ils vont bloquer mon compte sans raison (...) Ça me fatigue ! Ça me fatigue ça ! »

Entretien avec M. Diallo, 21 mars 2022

L'usage des termes employés par cet enquêté traduit singulièrement le discours des autres livreurs rencontrés (en septembre 2021, 43% des livreurs déclarent que « les relations avec les plateformes sont difficiles »²²). On peut y voir la réaction désabusée de travailleurs qui n'ont ni marge de manœuvre ni interlocuteurs. En montrant sur son application les nombreux échanges qu'il a eu avec les supports d'aide de la plateforme, M. Diallo explique avoir dans un premier temps désinstallé puis réinstallé l'application avant de changer de téléphone en espérant que l'enregistrement de ses papiers fonctionne. Puis vient l'impatience : il travaille depuis plusieurs années pour *UberEats* et n'avait jusqu'alors pas rencontré ce problème technique, fournissant pourtant toujours les mêmes justificatifs d'identité (sa carte de réfugié qui tient lieu de permis de travail sur le territoire français). Finalement vient la résignation lorsqu'il explique hors enregistrement devoir passer par un autre moyen, la sous-location de compte, afin de continuer son métier de livreur.

Le péril de la déconnexion est démultiplié dans un contexte général de baisse du nombre de courses. Durant les six mois d'observation réalisés entre janvier et avril 2022, tous les livreurs ont constaté une raréfaction des courses. L'un d'entre eux, J. Patil, indique par exemple que « ça ne travaille pas beaucoup en ce moment », tableau Excel à l'appui dans lequel il inscrit son nombre de commandes par jour. Si certains livreurs formulent des hypothèses pour expliquer cette tendance (l'un d'entre eux suppose par exemple que cela puisse être lié au fait que les « gens ont moins d'argent »), c'est une source d'inquiétude pour l'ensemble des livreurs. En plus de trois heures de connexion (de 11h à 14h40), M. Diallo n'a par exemple eu aucune commande et n'a cessé de se rassurer, répétant à plusieurs reprises que ce travail « nécessite de la patience », tout en regardant fréquemment son téléphone. H. Kacem fait le même constat et explique qu'en trois heures trente (de 12h30 à 16h), il n'a eu qu'une course qui lui a permis de gagner cinq euros brut (soit 1€25 bruts de l'heure). Cette contrainte est source de frustration et exacerbe la comparaison et la concurrence entre livreurs, à l'instar de B. Dieng qui, au fur et à mesure de l'entretien montre de plus en plus de signes d'impatience, se déplace, saute sur place et commente les allées-venues des autres livreurs, s'inquiétant du fait qu'eux aient des commandes :

« B. Dieng : La commande ne vient pas là ! Ça ne sonne pas ! (...) Il est 13h ! Les gens vont bientôt manger. Ils sont en train de manger là, après, voilà. Ça dépend de la chance.

Enquêtrice : T'as eu beaucoup de commandes aujourd'hui ?

B. Dieng : Non, j'ai eu que quatre commandes.

Enquêtrice : Quatre commandes, t'as commencé à quelle heure ?

B. Dieng : J'ai commencé à 11h. Mais c'est comme ça ! (...) Il n'y a pas de commandes-là ! Moi je bouge pas ! J'ai froid ! Mais ça va venir ! On croise les doigts hein ! »

Entretien avec B. Dieng, 1^{er} avril 2022

²² Source : enquête Subwork, septembre 2021.

Dans ce contexte, les plateformes peuvent avoir intérêt à diminuer le nombre de livreurs inscrits sur leur application, argument avancé par le collectif CLAP (Collectif des livreurs autonomes de Paris) lors des manifestations des 16 septembre et 1er octobre 2022, suite à la déconnexion de 2500 livreurs *Uber Eats* à Paris.

Enfin, la tarification est imposée unilatéralement par les plateformes aux travailleur-euses. Comme l'observe la sociologue D. Méda et au même titre que les autres « travailleur-euses du clic », les livreurs « ne négocient absolument pas le prix [des courses] » (Méda, 2019 : 96). Puisqu'ils ne sont pas salariés par les plateformes pour lesquelles ils travaillent et n'ont pas de contrat avec elles qui puisse encadrer leur travail et leur garantir une rémunération minimum, les livreurs subissent de plein fouet les variations de tarifications des courses établies unilatéralement par les plateformes. Cela a une incidence directe sur leurs revenus (voir tableau 10 ci-dessus) et les place dans un sentiment d'incertitude permanent, sans savoir s'ils peuvent garantir leur subsistance.

Concrètement, les plateformes calculent les revenus des livreurs en fonction du poids des commandes et de la distance nécessaire à parcourir jusqu'au·à la client·e. Cependant, nombreux sont les livreurs à expliquer que les plateformes leur confient d'abord une première commande (par exemple, deux kilomètres pour une rémunération de deux euros brut), puis, une fois la première livraison effectuée, la plateforme leur ajoute une seconde commande, non loin de la première (de deux kilomètres supplémentaires) mais payée seulement un euro de plus, ce dont témoigne cet enquêté :

« Enquêtrice : Comment sont calculées vos rémunérations ?

A. Idriss : Au kilomètre, je crois. Parfois quand on reçoit deux commandes, ce n'est pas la même... Si je reçois trois km pour quatre euros, et qu'il y a une deuxième commande juste à côté, ils ne vont pas te payer quatre euros. Ils vont payer juste deux euros [de plus pour la deuxième commande]. »

Entretien avec A. Idriss, 3 avril 2022

Afin d'obtenir une rémunération plus importante, plusieurs livreurs expliquent donc choisir leurs commandes en fonction de leur distance. Aussi, au moment d'accepter ou non la commande qui leur est attribuée par la plateforme, les livreurs ont tendance à privilégier les commandes les plus lointaines. Cela conduit, plus largement, à une intensification du travail : distance et nombre des courses, extension des horaires (encadré 3).

Encadré 3. Intensification du travail et épuisement des livreurs

En septembre 2021, 62% des livreurs nantais déclarent effectuer plus de 10 livraisons par jour, 55% travailler plus de 8 heures par jour, 64% plus 6 jours par semaine et 61% parcourir plus de 60 km par jours (tableau 2). Plus encore, l'intensité du travail de la catégorie des « primo-arrivants », qui concentre les situations de précarité les plus fortes, est plus importante que celle des autres catégories, ayant des ressources leur permettant que leur activité de livreurs soit moins intense (tableau 9 ci-dessus).

58% des livreurs considèrent la livraison comme étant une activité physique et 59% pointent des horaires difficiles. Ce rythme conduit à un épuisement général des livreurs, découlant du taux d'engagement nécessaire pour ce travail (Dejours, 2021). Lorsqu'il explique convertir les kilomètres en nombre de commandes, et donc en gain financier [« plus on va vite, plus la plateforme gagne, plus on gagne »], un livreur relève une forme de dépassement des limites qui provoque autant une « capture de la pensée que de la volonté ». Au rythme, s'ajoutent les difficultés d'un travail extérieur, 81% des livreurs estiment les conditions météo difficiles, et les dangers de la circulation, 77% des livreurs soulignent un risque élevé d'accident.

Ce rythme soutenu mène parfois à une anesthésie des douleurs physiques. Le dépassement des limites renvoie à la surexploitation des corps des livreurs dans un contexte d'absence de contrat de travail. Les termes employés par un enquêté [« tu vas te faire éclater »] font écho aux observations de M. Foucault, de corps manipulés, façonnés, dressés, obéissants, « objets et cibles de pouvoir » (Foucault, 2006). Le contrôle de la main d'œuvre s'articule donc avant tout autour d'une discipline et d'un dépassement de soi imposé par « la volonté singulière du maître [de la plateforme] » (Foucault, 2006) et intériorisé par les livreurs.

Sources : enquête Subwork 2021 (Dablanc et al, 2022) et enquête ethnographique 2022 (Burban, 2022)

Cependant, comme l'illustre le verbatim d'A. Idriss, ce système de rémunération en fonction de la distance demeure opaque [« au kilomètre, je crois »], et pour cette raison inégalement compris par les livreurs, ce qui témoigne là aussi du caractère asymétrique des modalités de fonctionnement entre les plateformes et la main-d'œuvre. L'intérêt pour les plateformes est ainsi de « réduire au maximum la part rétrocédée aux ouvriers [livreurs] » (Méda, 2019 : 97).

Finalement, tous les livreurs rencontrés sur le terrain sans exception constatent la baisse des tarifications des courses, autant pour les livreurs nouvellement arrivés (depuis quelques mois), que pour les livreurs qui travaillent depuis plusieurs années, bien qu'ils soient peu nombreux. L'un d'eux déclare notamment ne « gagner que sept euros » pour une livraison d'environ dix kilomètres, soit un temps de livraison de vingt à vingt-cinq minutes à scooter. Il compare la situation actuelle avec celle d'il y a trois ans et explique qu'à l'époque *Uber* n'avait pas assez de livreurs et payait ces derniers « plus cher ». Et de conclure « mais là, je me rends compte qu'ils baissent les prix ». Ce constat fait l'objet de nombreuses discussions entre les livreurs rencontrés, et ce tant dans les espaces de travail centraux de la ville que dans les espaces de travail plus périphériques. Or, comme le notent S. Le Lay et F. Lemozy, la baisse des tarifications et du nombre de courses sans que les livreurs n'aient leur mot à dire est une résultante du fonctionnement même des plateformes. Ils précisent en outre que les « livreurs ne parlent quasiment plus que d'argent et sont contraints de calculer leurs revenus en permanence », ce qui contribue à diminuer les relations affectives entre travailleurs, pour un travail individualisé où les effets de comparaisons sociales et de concurrence sont exacerbés (Le Lay, Lemozy, 2021).

Les extraits d'entretien présentés traduisent en outre la méconnaissance des livreurs quant au fonctionnement de l'algorithme. À l'image des conditions de travail des ouvriers-ères du début du XX^e siècle analysées par S. Weil qui étaient soumis-es à la pression d'un « chronométrage fantaisiste » sur les chaînes de production, les livraisons des livreurs font figure de micro-tâches répétitives sous contrôle de

l'algorithme. De la même manière que l'usine et la machine étaient pour les ouvriers « un mystère » (Weil, 1951), l'algorithme demeure opaque pour les livreurs et les maintient dans un état d'ignorance de son fonctionnement. La rémunération fonction de la distance et du temps, et la diminution du nombre de courses et de leur rémunération sont autant de modalités du fonctionnement de la plateforme face auxquelles les livreurs n'ont que peu de marge de manœuvre. Le prélèvement de marges sur les pourboires versés par les client·e·s *via* l'application fait également l'objet de vives discussions (encadré 4).

Encadré 4. Les pourboires

L'opacité du fonctionnement des plateformes et le contrôle qu'elles exercent sur les livreurs se traduisent dans leurs discours, lorsqu'ils supposent que les plateformes prélèvent des marges et des pourcentages sur les pourboires que leur versent numériquement les clients. Ces interrogations se traduisent dans leurs questionnements empreints tant d'incompréhension que de désarroi, comme en témoignent ces deux livreurs :

« C. Taleb : [traduisant ce qu'A. Hassani expliquait en arabe dans sa phrase précédente] : Il te dit que toi, si tu fais une commande, tu peux faire un pourboire sur l'application, mais...

A. Hassani : Uber, pourcentage.

C. Taleb : Des fois, ils prennent [une part sur le pourboire].

A. Hassani : Normalement, il n'y a pas le droit.

Enquêtrice : Oui, je regardais avec un livreur la dernière fois, il y avait 1€13 de pourboire.

A. Hassani : C'est pas normal. Ahhh, c'est pas normal. »

- Entretien avec A. Hassani et C. Taleb, 1^{er} avril 2022

Ce contexte pousse les livreurs à accepter des commandes à moindre coût (Burban, 2023). Ces derniers sont en effet contraints de les accepter, non seulement car celles-ci se font de moins en moins nombreuses, mais également car leur prix diminue. La crainte latente et omniprésente d'être bloqués par la plateforme s'ils refusent trop de commandes, sans même savoir si un seuil maximum de refus de commandes est fixé par les plateformes, s'ajoute à ces facteurs et participe de contraintes matérielles qui visent à contrôler la force de travail.

L'attribution des livraisons : lieux d'attente et temporalités de la récupération des commandes

La géographie des restaurants, très concentrée dans l'hypercentre, et celle spécifique de la restauration rapide, présente aux principales portes du périphérique, explique la répartition des aires d'attente des livreurs dans l'agglomération nantaise (figure 1). Le fonctionnement des applications concernant l'attribution des commandes entre les livreurs pèse cependant sur le choix des lieux d'attente par les livreurs et les temps d'attente. En effet, dans le but d'optimiser la réalisation des livraisons, les plateformes divisent l'espace urbain pour attribuer aux livreurs les courses provenant des restaurants les plus proches d'eux. Cette division est directement due au fonctionnement de l'algorithme des plateformes qui joue le rôle d'intermédiaires entre les restaurants (offre), les client·e·s (demande) et les livreurs (main-d'œuvre).

Les plateformes produisent et transmettent en temps réel une carte de zones de chaleurs aux livreurs. Lorsque les livreurs se connectent sur l'application, ces zones de chaleurs leur indiquent les espaces de la ville où les commandes sont les plus importantes (les restaurants recevant le plus de commandes). L'objectif des plateformes, est d'assurer un réservoir de main-d'œuvre suffisamment important dans un secteur donné afin d'assurer l'acheminement de toutes les commandes passées par les client·e·s (la demande). En premier lieu, *via* les cartes de chaleur, les plateformes distribuent des « bonus » (majoration des tarifications des courses) dans les zones où le nombre de commandes afflue, ce qu'observe M. Diallo :

« M. Diallo : *Uber*, eux ils font. [Cherche sur l'application]. Là, aujourd'hui, ils ne l'ont pas marqué. Mais des fois on le voit sur la carte, ils mettent Bouguenais - souvent c'est par-là - ils

mettent "+1". En fait, quand tu livres une commande là-bas, tu as un euro de plus, ou un 1euro20, tu vois ? »

Entretien avec M. Diallo, 21 mars 2022

En second lieu, ces cartes de chaleur incitent les déplacements des livreurs en majorant la tarification des nouvelles zones/aires de chalandises à desservir, comme en témoigne C. Rivet :

« C. Rivet : Il n'y a plus rien, après moi je ne vois que chez *Uber* donc je ne pourrai pas parler des autres. Mais chez *Uber*, lorsqu'ils ouvrent une nouvelle zone [de livraison], ils mettent un coefficient multiplicateur par rapport au prix de base, ils font 1,2 ou 1,3 : quasiment rien. C'est juste pour dire que la nouvelle zone vient d'ouvrir, alors ils essaient d'attirer les livreurs à cet endroit-là. Et les lieux sur la côte, Saint Nazaire ou La Baule, parfois ça monte jusqu'à X2 ! mais c'est super rare. »

Entretien avec C. Rivet, 7 mars 2022

Par ces incitations, les plateformes répartissent ainsi les livreurs dans ces zones à forte demande et conditionnent leurs déplacements et les aires (places, parkings) où ils ont le plus de chances de recevoir une commande (encadré 5).

Encadré 5. Les lieux d'attente des commandes

Une scène « type » de lieu d'attente se compose de trois moments principaux. D'abord, le moment où les livreurs arrivent, se garent et échangent quelques mots. Tous regardent les allées et venues des uns et des autres et comparent leurs chiffres de la journée. Puis ils se déplacent, marchent généralement quelques pas, téléphone à la main, dans l'espoir qu'une commande sonne. Ils terminent généralement leur parcours à la vitre des restaurants, au plus proche possible de celui-ci. Le second temps est celui où l'un d'entre eux reçoit une commande. Selon l'humeur du jour, la réaction des autres diffère. Parfois, certains questionnent l'heureux gagnant sur la tarification de la course ou sur l'adresse à laquelle elle doit être livrée. Mais lorsqu'ils sont en situation de stress, les jours où les commandes sont rares, l'annonce d'une livraison pour l'un attise la convoitise des autres et suscite l'énervement. Vient alors le temps d'attente de la commande sur lequel les livreurs n'ont aucune maîtrise. Si le restaurant est en période de « rush », alors la préparation de la commande peut prendre du temps. L'impatience monte graduellement et les livreurs se pressent et clament haut et fort le numéro de leur commande aux employé-es de vente. Ce troisième temps s'apparente aux scènes que l'on peut observer sur les marchés à la criée où les vendeurs interpellent les client-es de vive voix et leur déclament le prix des produits qu'ils vendent. La scène est en grande partie la même, livreurs comme employés agitent en effet leurs téléphones ou tablettes, cherchant du regard l'interlocuteur qui pourra leur donner ou réceptionner leur commande.

Côté livreurs, ces moments sont ceux de l'impatience et de la frustration, le fonctionnement des plateformes conditionne leurs réactions. Il leur faut leur commande, et rapidement. Puisqu'ils jouent le rôle d'intermédiaire, si la commande met trop de temps à arriver, alors ce sont eux qui devront prendre des risques sur la route pour rattraper le temps sur le délai de la livraison. Ils risquent aussi un « dislike » de la part du ou de la client-e s'il ne reçoit pas son repas dans les temps. Du côté des employés du restaurant, l'énervement prend souvent le pas. Interrogés sur leurs ressentis, des employés d'un « *fast-food* » expliquent devoir faire face à un nombre important de « vols de commandes » ou de livreurs qui se trompent et prennent la commande de l'un de leurs collègues. Ils expliquent que cela leur fait perdre « un temps considérable, parce qu'il faut la refaire ». Pour pallier ce genre de problème, les restaurants ont modifié leur organisation spatiale interne. La plupart sectorisent l'intérieur du restaurant en organisant deux files d'attente, l'une pour les livreurs et l'autre pour les clients. Les plans de travail sont eux aussi scindés en deux, le plus proche de la sortie étant celui consacré aux commandes des livreurs. À

l'extérieur, dans la configuration d'un restaurant qui effectue beaucoup de commandes en livraison, des tables sont installées pour poser les commandes et désengorger l'intérieur du commerce. Comme l'indiquent certains livreurs rencontrés sur le parking de ce même restaurant, cette organisation leur apparaît aussi nécessaire. La baie vitrée du « *fast-food* » leur permet en effet de visualiser les écrans situés à l'intérieur et de savoir laquelle des commandes préparées leur est destinée.

Les interactions se font généralement d'un ton sec et rapide. D'abord, les livreurs sont appelés par leur numéro de commande. Puis, lorsqu'un livreur se présente pour récupérer la sienne, l'employé·e de vente demande le prénom du client inscrit sur l'application. Si les deux données coïncident, alors le livreur peut repartir, mais si l'employé·e a un doute, alors le livreur devra patienter. Il n'est pas rare que l'énervement se concrétise par un haussement de ton de la part des employé·es, mais également des livreurs (dans l'enquête par questionnaires, 37% des livreurs interrogés déclarent avoir des relations difficiles avec les employé·es des restaurants). Un dimanche passé sur le parking d'un autre « *fast-food* » illustre bien cette situation. Alors qu'un petit groupe se forme devant la fenêtre du « *drive* » du restaurant équipée d'un grillage qui renforce la frontière symbolique entre les deux fractions de classes populaires ici au travail, l'un d'entre eux appui frénétiquement sur ce que l'on comprend être une sonnette. La voix de l'employée résonne alors « quoi encore ? la prochaine étape c'est quoi ? vous allez rentrer dans le restaurant et vous servir directement dans les frigos ? ». Pour toutes les raisons évoquées, certains restaurants franchisés recrutent désormais des agents de sécurité qui filtrent les allées et venues des livreurs dans le restaurant.

Enfin, nombreux sont les livreurs qui ont déjà fait les frais d'une attente trop longue liée à la préparation des commandes et qui n'acceptent plus les commandes de certains restaurants, ce qui les contraint à une modification de la localisation de leurs espaces de travail. Les employé·es attribuent ce temps d'attente au fait que les commandes arrivent généralement plus tôt sur l'application des livreurs qu'ils ou elles ne les reçoivent sur leur tablette, ce qui provoque un temps de latence. La liste des restaurants « *blacklistés* » fait figure de savoir indigène que les livreurs s'échangent mutuellement sur les parkings où ils attendent leurs commandes. Ces « *filons* » et conseils prodigués les uns aux autres ont un effet direct sur le comportement des travailleurs et leurs espaces de travail.

L'aire d'attente Feydeau à Nantes



Crédits photo : N. Raimbault, 2021

Les logiques de répartition des livreurs au sein des différentes aires d'attente semblent également liées à leurs degrés de précarité, tel que l'avons à travers les trois catégories de la partie 1 : classe 1 des « primo-arrivants », classe 2 des « multi-actifs installés » et classe 3 des « petits boulots ». Le tableau 12 indique des spécialisations relatives de ces aires selon les trois classes de livreurs (tableau 12).

Clairement, la classe 3 des « petits boulots » se concentre au sein du centre-ville, notamment au sein des aires de Feydeau et Commerce. Alors qu'ils sont nombreux à habiter dans les grands ensembles de Nantes et sa banlieue, ses livreurs choisissent de se rendre dans le centre. Le fait de livrer un peu plus à vélo que les autres peut être une première explication. La classe 1 des primo-arrivants, les plus précaires, se trouvent à la fois dans le centre, notamment dans la rue de Strasbourg, et aux entrées de ville, et roulent surtout en scooter.

Tableau 12. Aire d'attente et véhicule (en parts)

	Centre-ville				Entrées de ville		Véhicule			
Classes	Feydeau	Commerce	L'écluse	Strasbourg	Beaujoire	Rezé Sud	Scooter thermique	Véhicule électrique	Vélo mécanique	Voiture
1. primo-arrivants	23	15	20	16	24	1	69	11	3	17
2. multi-actifs installés	25	17	21	7	9	21	33	28	27	12
3. « petits boulots »	28	34	20	17	1	0	50	22	28	0
Ensemble	25	20	20	14	15	7	54	18	15	12

Les livreurs de la classe 2 « multi-actifs installés » sont également présent dans le centre (27% utilisent des vélos), mais se spécialisent plutôt dans les aires d'entrées de ville, en utilisant parfois des voitures. L'enquête qualitative, qui a permis d'échanger avec des livreurs ayant ce profil et travaillent sur les aires d'attente périphériques, souvent en voiture, confirme ce constat. À la Beaujoire, deux séquences d'observation permettent d'observer que les livreurs y travaillent principalement en voiture, desquelles ils ne sortent que très brièvement pour aller chercher leurs commandes. À contrario des autres aires d'attente enquêtées par approche qualitative, les livreurs de la Beaujoire expliquent avoir un nombre important de commandes et refusent les entretiens. Les modalités de travail y sont plus cadencées, rapides et individuelles que dans les aires d'attente du centre-ville : les livreurs n'échangent que très peu entre eux, et les interactions se résument généralement à un simple geste de la main ou un tapotement sur le pare-brise des uns et des autres. À Rezé, les livreurs présentent un profil similaire à ceux de la Beaujoire, roulant quasi-exclusivement en voiture²³. En effet, si certains livreurs rencontrés là-bas précisent avoir déjà vus des collègues en scooters sur ce lieu de travail, seul l'un des enquêtés par entretien travaille effectivement en deux-roues motorisé. Les livreurs rencontrés y sont - comme pour la Beaujoire - également plus âgés que ceux du centre-ville, la tranche d'âges se situant entre trente et quarante ans. Les livreurs rencontrés sur ce site d'enquête sont principalement de nationalité Guinéenne et Indienne.

²³ La part des livreurs en voiture s'élève à seulement 33% selon l'enquête quantitative de 2021 (figure 1) mais nos observations en 2022 indique une part beaucoup plus élevée.

O. Counde, M. Diallo, R., livreurs moins précaires que ceux de la classe 1, expliquent préférer livrer depuis ces espaces périphériques, en bordure de la ville-centre, à partir desquels ils peuvent atteindre les banlieues et couronnes périurbaines nantaises. Cela leur permet d'accroître leurs revenus, la tarification des livraisons étant croissante en fonction de la distance à effectuer, alors que les livreurs en deux-roues, en raison de leur véhicule, sont cantonnés au centre-ville :

« Enquêtrice : Est-ce que les abris, les plots, tout à l'extérieur, vous les utilisez pour la livraison ou vous vous en fichez ? Par exemple, quand il pleut, est-ce que vous allez sous les abris ?

O. Counde : Quand il pleut, c'est bien pour moi. J'aime bien quand il pleut parce qu'il y a beaucoup de commandes. Les gens ne viennent pas ici [au restaurant] manger. En plus...

R. Kumar : En plus, il n'y a pas de scooters ! [Rires]

O. Counde : En plus il n'y a pas de scooters, voilà. [Rires] »

Entretien avec O. Counde et R. Kumar, 22 mars 2022

D'autre part, et comme le relève J. Patil, un livreur rencontré sur une aire d'attente périphérique qui correspond également au profil de la classe 2, le nombre et la concentration des livreurs au sein des aires d'attente périphérique est moindre, comparé aux aires d'attente du centre-ville : ce faible réservoir de main-d'œuvre sur les aires périphériques augmente la possibilité d'obtenir des commandes pour les livreurs qui y sont présents :

« Enquêtrice : Ok, je vois. Mais du coup, tu travailles parfois dans le centre-ville ?

J. Patil : Non, pas vraiment. Le centre-ville près de Beaulieu ?

Enquêtrice : Oui, là-bas.

J. Patil : Beaulieu j'y suis allé. Mais le centre-ville ce n'est pas terrible, parce qu'il y a déjà beaucoup de livreurs *Uber* là-bas, et plus les livreurs sont nombreux, moins tu feras d'argent. Ici, il y a peu de livreurs, donc c'est mieux. »

Entretien avec J. Patil, 22 mars 2022

Les logiques de répartition des livreurs sur les différentes aires d'attente créent des incitations dont les livreurs les moins précaires peuvent bénéficier, notamment s'ils disposent d'une voiture. Les plus précaires semblent cantonnés aux aires les plus congestionnées, où la concurrence est la plus rude. Les véhicules utilisés (vélo, scooter et voiture) reflètent ainsi largement les degrés de précarité subis par les livreurs et déterminent notamment leur capacité à profiter des aires les plus valorisées par l'application. Au-delà de ces premières explications, ces distributions différenciées entre les aires d'attente s'expliquent également par les modalités l'organisation des livreurs en sous-groupes au sein de chaque aire (voir partie 3).

La production des espaces de livraison : relations à la clientèle et sédentarisation

Le fonctionnement des applications tend par ailleurs à spécialiser les livreurs auprès de clients habitués. L'algorithme conserve en effet toutes les données relatives aux commandes. Aussi, lorsque les livraisons effectuées ont correspondu aux attentes des plateformes (temps de livraison rapide, satisfaction du ou de la client-e), l'algorithme favorise le lien entre les deux parties pour de futures livraisons. Dans ce contexte, les livreurs développent des stratégies qui leurs sont propres : ils se « fidélisent » auprès de certains restaurants. Ces livreurs se « sédentarisent » ainsi sur certaines aires d'attentes et espèrent pouvoir tirer profit de ce fonctionnement pour obtenir un nombre plus important de commandes, à l'instar de J. Patil :

« Enquêtrice : Ça arrive souvent que tu aies les mêmes clients comme ça ?

J. Patil : Oui, ça arrive souvent. Si je suis disponible ["available" sur l'application], que je n'ai pas de commande en cours mais que les clients commandent en même temps, alors j'aurai leur commande [des clients qu'il a déjà eus] en premier. (...)

Enquêtrice : Tu choisis les endroits où tu vas attendre pour les commandes ?

J. Patil : Oui. Oui, on choisit. Ici, j'ai beaucoup de commandes. Parce que quand tu as l'habitude d'attendre à un endroit, tu vas parfois avoir les mêmes commandes, les mêmes clients. Si je vais dans un nouvel endroit maintenant, je n'aurai pas beaucoup de commandes. Parce que les gens [livreurs] qui ont l'habitude de venir ici, ils ont déjà des clients, les mêmes clients, donc ces commandes-là seront pour eux. Donc, je n'aime pas changer d'endroit.

Enquêtrice : C'est vraiment intéressant. Tu as tes habitudes dans certains endroits...

J. Patil : Même l'application garde en mémoire qui commande, qui est le livreur, etc. Si je vais dans un nouvel endroit, par exemple le centre-ville, je n'aurai pas autant de commandes. Parce que je serai « nouveau » là-bas, je n'aurai pas de clients réguliers. »

Entretien avec J. Patil, 22 mars 2022

Si cet enquête explique s'être rendu compte de ce fonctionnement au fur et à mesure des livraisons qu'il a effectuées et de l'expérience qu'il a développée, c'est bien une incitation de l'application qui le conduit se sédentariser dans une aire d'attente et de livraison et à y devenir lui-même « travailleur habitué ». Les notations effectuées par les client·e·s après la réception de leurs commandes (*likes*, *dislikes*), qui visent à juger la qualité du travail fourni par les livreurs est finalement au cœur du fonctionnement des applications. La plupart des livreurs témoignent en effet de leur crainte d'être mal notés et que cela ait une répercussion directe sur la visibilité de leurs comptes. Lorsque plusieurs livreurs sont présents au même endroit, la commande est, selon eux, le plus souvent attribuée au livreur le mieux noté sur l'application. En d'autres termes, les *likes* et les *dislikes* peuvent générer un cercle vertueux pour les travailleurs ou au contraire un cercle vicieux qui leur fait perdre de nouvelles commandes. Reflétant ces enjeux multiples, en septembre 2021, 39% des livreurs interrogés font ainsi part de relations difficiles avec les client·e·s.

Puisque cette contrainte n'est pas encadrée par le Code du travail, la domination du logiciel sur les travailleurs les mène à une forme de concurrence très forte (Gomes, 2022), comme l'illustre une discussion entre livreurs, enregistrée lors d'une séquence d'observation. Au cours de cette soirée, plusieurs livreurs échangent sur les notations qu'ils ont obtenues des client·e·s. La teneur de ces échanges est à première vue empreinte d'encouragements mutuels, mais relève surtout de la comparaison. Si certains se rassurent en constatant leurs taux de notations positifs, le propos d'O. Counde rapporté ci-dessous est emblématique des inquiétudes des livreurs rencontrés sur le terrain. Plus largement, on peut noter l'incompréhension et les questionnements généraux des livreurs qui ne savent pas sur quels critères sont basés leurs *dislikes*, ni quand ces derniers sont actualisés par la plateforme :

« O. Counde : Ouais, 95 % des clients sont bien. Après, il y a 5 % qui ne sont pas bien, ils nous font des "*dislikes*", tout ça. (...) "*Dislike*" ça veut dire que c'est là ! [Me montre son téléphone] Là. Là [Insiste sur le "là"]. Là, y en a 16 ["*dislikes*"]. C'est pas bien ça.

Enquêtrice : Mais après, ils [Uber] peuvent bloquer le compte ?

O. Counde : Moi je suis à 93 % [de "*likes*"]

R. Kumar : Moi je suis à 98 %.

Enquêtrice : Oh ! Bien.

O. Counde : C'est bien ! lui, il a un seul "*dislike*", moi je suis à sept "*dislikes*" !

R. Kumar : Mais c'est quoi ça ? C'est que sept ? Mais c'est parce que c'est la nouvelle année, c'est ça ?

O. Counde : Ouais.

R. Kumar : C'est vrai ? Parce qu'avant j'avais huit ou neuf "*dislikes*".

O. Counde : Ça a changé ouais.

J. Patil [qui a vu notre questionnaire avec les téléphones et intervient en anglais] : Je pense que c'est le changement, la nouvelle année...

Enquêtrice : Ah !

J. Patil : Je suis trop fort ! [Rires]

O. Counde [s'adressant à J. Patil] : Combien ?

J. Patil : 99 %

O. Counde : Ah. C'est bien ça.

[Silence]

Enquêtrice : Ça c'est les clients qui...

Tous les trois en même temps : Ça c'est les clients !

O. Counde : Ça c'est les "*dislikes*". »

Discussion collective avec O. Counde, R. Kumar et J. Patil, 22 mars 2022

Enfin, des clientes et clients parviennent à détourner certaines règles des applications à leur profit, ce qui augmente les contraintes qui pèsent sur les livreurs. Certain·e·s client·e·s ont parfois conscience de la tarification basée sur la distance à parcourir. Ils et elles utilisent le fonctionnement de la géolocalisation dans le but de payer leurs livraisons à moindre coût, en indiquant une autre adresse que la leur, plus proche du restaurant dans lequel ils passent leur commande :

« M. Diallo : Et des fois aussi, le client peut t'appeler "changement d'adresse". Ah !

Enquêtrice : Ah ouais, ça arrive ça ?

M. Diallo : Ah ça arrive oui !

Enquêtrice : Mais pendant la course, il te dit ça ?

M. Diallo : Pendant la course.

Enquêtrice : Mais du coup toi tu dois refaire tout le... ?

M. Diallo : En fait, tu sais comment ils font ? Pour nous payer moins, pour pas payer Uber plus cher, ils font quoi ? (...) Ils habitent un peu plus loin. Ils regardent, et ils voient que s'ils passent la commande [avec leur adresse], ils vont devoir nous payer cinq ou sept euros. Donc ils passent la commande, ils mettent l'adresse juste-là [à côté], et comme ça ils payent moins cher. Lorsqu'ils mettent l'adresse d'à côté, ils disent rien, hein ! Nous, on valide la commande et on se met en route. Et quand on est en route, ils nous regardent [se déplacer] sur l'application. Une fois qu'on est arrivés, ils nous appellent : "ah, on s'est trompé, l'adresse qu'on a mis ce n'est pas la bonne, du coup je m'excuse, je me suis trompé. Est-ce que c'est possible que tu me donnes la commande à une autre adresse ?". Du coup, t'es obligé d'aller à l'autre adresse. Tout ça ! »

Entretien avec M. Diallo, 21 mars 2022

Cette stratégie peut également renvoyer à la sectorisation des zones de livraison par les plateformes. Comme l'observent certains livreurs, si la plateforme *via* laquelle ils passent leur commande ne livre pas dans certains quartiers (généralement des zones des communes périurbaines éloignées de la ville-centre, moins denses, de ce que les livreurs indiquent), alors les client·e·s enregistrent une adresse comprise dans la zone de livraison et viennent eux-mêmes chercher leur commande ou demande au livreur de continuer à rouler jusqu'à chez eux, au-delà de l'adresse fournie, étendant ainsi l'espace de travail, comme en témoigne M. Diallo :

« M. Diallo : Et des fois aussi, le client peut t'appeler [et te dire] "changement d'adresse". Ah ! Ça !

Enquêtrice : Ah ouais, ça arrive ça ?

M. Diallo : Ah ça arrive oui !

Enquêtrice : Mais pendant la course, il te dit ça ?

M. Diallo : Pendant la course.

Enquêtrice : Mais du coup toi tu dois refaire tout le ... ?

M. Diallo : En fait, tu sais comment ils font ? Pour nous payer moins, et pour pas payer *Uber* plus cher, ils font quoi ? (...) Ils habitent un peu plus loin. Ils regardent, et ils voient que s'ils passent la commande [avec leur adresse], ils vont devoir nous payer 5 ou 7 €. Donc ils passent la commande, ils mettent l'adresse juste-là [à côté], et comme ça ils payent moins cher.

Lorsqu'ils mettent l'adresse d'à côté, ils disent rien, hein ! Nous, on valide la commande et on se met en route. Et quand on est en route, ils nous regardent [se déplacer] sur l'application. Une fois qu'on est arrivés, ils nous appellent : "ah, on s'est trompé, l'adresse qu'on a mis ce n'est pas la bonne, du coup je m'excuse, je me suis trompé. Est-ce que c'est possible que tu me donnes la commande à une autre adresse ?". Du coup, t'es obligé d'aller à l'autre adresse. Tout ça ! »

Entretien avec M. Diallo, 21 mars 2022

La production des itinéraires de livraison : le GPS et son fonctionnement

Les livreurs n'ont pas la liberté de choisir leur itinéraire, ni même de choisir leurs outils de navigation géolocalisée. Les plateformes imposent les GPS de leur application, notamment dans le but de les suivre et les orienter au cours des livraisons qu'ils ont à effectuer. Cette obligation a des conséquences concrètes sur le quotidien des livreurs en contraignant fortement leur mobilité dans l'espace urbain.

Outil de contrôle puissant, le GPS sert à « rappeler à l'ordre » les livreurs qui, par exemple, s'éloignent du trajet qui leur est indiqué et recommandé par la géolocalisation. Il recevra un message d'alerte faisant peser la menace d'une déconnexion en cas de répétition (échange avec un membre du Syndicat des Coursiers Autonomes de Loire-Atlantique).

Les GPS font par ailleurs parfois des erreurs de géolocalisation. Nombreux sont les livreurs à exprimer l'énervement que cela peut provoquer lors d'une livraison, à l'instar de M. Diallo qui use de termes véhéments pour exprimer son ressenti lorsqu'il doit faire face à ce type de situation :

« M. Diallo : [Faisant référence au quartier dans lequel a lieu l'entretien, dans lequel il réside, et où il a l'habitude d'attendre ses commandes] Bah ouais, là je connais ! Je perds pas de temps, tu vois. Des fois, le GPS nous casse [insiste sur le "casse"] la tête ! Des fois le GPS, ah ! ça nous tue, même ! Des fois, tu es là [M. Diallo montre un point sur la table], et tu dois livrer là [il montre un autre point]. Et le GPS, il fait quoi ? Il te donne la route, il te dit "il faut aller, retourner, revenir". Eh ! [Rires]

Enquêtrice : Tu fais un tour de dix minutes. [Rires]

M. Diallo : Dix minutes pour rien quoi ! Est-ce que tu vois ce que je veux dire ?

Enquêtrice : Oui. J'imagine que tu es là "mais c'est pas possible quoi".

M. Diallo : Non mais c'est pas possible ! Même moi à l'époque avec le GPS... Mais le GPS il me tue, hein ! Il m'a tellement tué le GPS. Tu aurais pu mettre cinq minutes, et là tu peux mettre trente minutes quoi ! »

Entretien avec M. Diallo, 21 mars 2022

Interrogés quant à la fréquence de ce type de soucis techniques, les livreurs relèvent qu'ils ont généralement lieu dans les zones moins densément urbanisées, notamment dans les communes périphériques de l'agglomération, qu'ils connaissent moins bien. Mais les récits traduisent aussi l'intelligence humaine des travailleurs, qui développent des connaissances géographiques pour accomplir leurs livraisons et pallient ainsi les dysfonctionnements des outils de géolocalisation. Si les livreurs tentent d'optimiser leurs déplacements en fonction de leurs connaissances, les difficultés avec les GPS ont des effets psychologiques. La multiplication d'aléas indépendants de leur volonté provoque en effet un stress important. Une livraison effectuée en voiture avec un livreur rend compte des contraintes subies par les erreurs de géolocalisation (encadré 6).

Encadré 6. Palier le *bug* du GPS

J. Patil m'emmène avec lui récupérer les deux commandes qu'il doit acheminer dans les environs. Au cours de la livraison, le GPS indique que nous sommes arrivés à destination, mais ne nous localise pas au bon endroit. Il fait nuit et nous sommes au milieu d'un chemin de terre où il n'y a que très peu d'éclairage public, ce qui complexifie l'orientation :

« J. Patil : Ah, je ne le trouve pas sur la carte.

Enquêtrice [en montrant le GPS] : Ah oui, il n'y a pas de rue ici.

J. Patil : Non. Donc, donc, donc... Bon, ce n'est pas sur *Google Maps*, mais je vais regarder par-là [montre les rues devant nous]. Bon, il faudrait que j'aille par là. [J. Patil réfléchit] Parce qu'ici, la plupart des adresses ne sont pas sur *Google Maps* pour le moment.

Enquêtrice : Ça doit être des nouvelles maisons, ou quelque chose comme ça...

J. Patil : Ou des rues trop petites peut-être, je ne sais pas... [Nous cherchons quelques instants, J. Patil trouve en quelques secondes la rue dans laquelle il doit livrer : une petite impasse] Il n'y a pas le numéro...

Enquêtrice : Oui, il y a pas de numéro sur la maison.

J. Patil : Ok, c'est le numéro 9... ici, je pense. »

Entretien et parcours commenté avec J. Patil, 22 mars 2022

Une autre difficulté des livreurs avec les GPS renvoie aux modalités d'enregistrement des véhicules au sein des applications. En effet, la majorité des livreurs effectuent leurs livraisons à scooter et non à vélo, et certains le font en voiture. Les tarifications des courses étant fonction de cette distance, les choix d'un véhicule motorisé découlent directement du calcul évident entre le gain financier et l'engagement du corps que cela implique :

« M. Diallo : Au début, je livrai à vélo. Mais, on a remarqué que plus on va vite, plus la société [*Uber*] gagne plus, plus nous aussi on gagne plus. Du coup, plus tu livres vite, plus tu vas avoir une autre commande en plus. Et plus tu vas vite, plus la société [*Uber*] gagne, et toi aussi tu te fais des sous. (...) Tu prends beaucoup plus de temps ! T'imagines ! Tu es à vélo et tu prends une course de 10 km ? Tu vas te faire éclater, tu fais 10 km [pour l'aller], et 10 km retour. À la fin de la journée... c'est ça aussi quoi ! Plus tu vas vite, plus la société [la plateforme] gagne plus ! On te donne une première commande, tu as une deuxième commande qui t'attend, et il y a une troisième commande. Au moment où tu vas finir de livrer la première, tu reviens, ça va prendre du temps mais tu vas plus vite ! »

Entretien avec M. Diallo, 21 mars 2022

Cependant, la plupart des livreurs en véhicule motorisé s'enregistre dans l'application en tant que « livreurs à vélo », car ils sont conscients de ne pas avoir l'attestation de capacité de transports légers de marchandises, nécessaire pour livrer à deux-roues motorisés ou en voiture (tableau 8 ci-dessus). Ils craignent ainsi d'être déconnecté par la plateforme dans le cas où ils n'auraient pas enregistré le bon véhicule, à l'instar de J. Patil :

« Enquêtrice : Et, tu livres avec un scooter, une voiture ou un vélo ?

J. Patil : Heu ... En vélo [Rires]

Enquêtrice : Ok. Et ça va, en vélo ?

J. Patil : Oui [Rires] heu... Je ne peux pas être enregistré là-dessus [J. Patil montre le dictaphone posé sur la table]

Enquêtrice : Ok, tu préfères que j'arrête l'enregistrement pour ça ?

J. Patil : Oui, s'il te plaît.

[Quelques minutes sont coupées : J. Patil explique qu'il est enregistré comme livreur à vélo sur l'application *UberEats* (comme tous les livreurs présents à ce *McDonald's*, explique-t-il), mais qu'en réalité, il livre en voiture. Il ne veut pas que sa voix soit enregistrée lorsqu'il explique cela. Il accepte que l'enregistrement reprenne pour les questions suivantes.] »

Entretien avec J. Patil, 22 mars 2022

De plus, certains livreurs expliquent qu'il leur est tout simplement impossible de préciser qu'ils roulent à scooter, car cette option n'est pas proposée par l'application. Or, comme l'explique cet enquêté, le type de véhicule indiqué a une répercussion directe sur les itinéraires proposés par l'application :

« A. Idriss : Nous, on circule avec les scooters. On est obligés de se mettre sur le GPS du vélo. Et si je me mets sur le mode "voiture", et que je vais dans des communes périurbaines, je vais me retrouver sur le périph'. Mais si je me mets sur le mode "vélo", je vais me retrouver dans des sens interdits.

Enquêtrice : Ah ok, d'accord.

A. Idriss : Bah je sais pas, il n'y a pas encore le mode pour les scooters.

Enquêtrice : Il n'y a pas le... ? Ah bah, je savais pas ça, c'est très intéressant.

A. Idriss : Quand on se met sur "vélo", parfois en centre-ville on se trouve sur des passages "vélos", en sens interdit, où normalement les scooters n'ont pas le droit d'aller. Et si on met en "voiture" on est sur le périph', sauf qu'on est pas autorisé à rouler là-bas. C'est pas autorisé à rouler dans les 70 [km/h]. »

Entretien avec A. Idriss, 3 avril 2022

L'application et son algorithme dessinent l'espace de travail pratiqué par les livreurs, depuis la commande à récupérer jusqu'à l'itinéraire de livraison. La plateforme produit ainsi l'espace de travail des livreurs, un espace de travail contraint et surveillé. En particulier, le fonctionnement du GPS peut être non seulement source de confusion et de stress pour les livreurs lorsqu'ils se trouvent dans des espaces qu'ils ne connaissent pas. Ils peuvent même créer des situations dangereuses quand il indique des itinéraires inadaptés ou interdits aux véhicules réellement utilisés. Dans ce cadre très contraint, et avec une compréhension partielle des logiques opaques des applications, les livreurs tentent d'ajuster leurs pratiques : choix des livraisons aux distances les plus longues afin de maximiser la rémunération, ou diminution du temps de trajet dans le but de maximiser le nombre potentiel de courses, et adaptation face aux dysfonctionnements du GPS. S'ils calculent en permanence les bénéfices possibles par rapport aux coûts temporels et financiers liés au prix de l'essence, ces logiques sont avant tout pilotées en amont par le fonctionnement des plateformes.

Le fonctionnement des plateformes tend à spécialiser les livreurs au sein des certaines aires d'attente. À cette échelle, se jouent aussi certaines logiques clés d'organisation de ce marché du travail atypique. La dernière partie s'intéresse donc à la façon dont, les livreurs s'organisent à cette échelle en sous-groupes, liés aux origines nationales et autour d'individus clés répartissant le travail et des ressources cruciales pour la reproduction de cette main d'œuvre.

3. Organisation des groupes de livreurs au sein de ces espaces de travail contraints

La dimension spatiale des rapports sociaux entre livreurs peut autrement et plus spécifiquement se comprendre en mobilisant une approche micro-géographique. Si cette échelle d'analyse est une approche encore assez discrète dans les travaux des géographes français (Clerc, 2020), elle permet d'étudier finement les pratiques et modalités de relations qu'entretiennent les livreurs entre eux. Certaines enquêtes en sciences sociales se déroulent elles aussi dans des espaces relevant de la sphère publique, tels que le trottoir et les jardins urbains (Deschamps, 2019), ou encore la rue (Fleury, 2004) notamment afin d'y observer les acteurs·rices du secteur informel (Gourland, 2017). D'autres recherches mobilisent quant à elles la micro-géographie pour disséquer les espaces relevant de la sphère privée (l'immeuble) voir domestique (en prenant notamment la chambre comme micro-géographie révélatrice des spatialités de l'habiter), (Joublot Ferre, 2022). À l'instar des anthropologues et de certain·e·s géographes qui se sont déjà attelé·e·s à produire ces analyses micro-géographiques, cette partie de l'enquête invite également à développer un jeu d'échelle « méso-micro » afin d'examiner l'organisation des groupes de livreurs et les divisions internes qui les traversent.

Si les espaces de ce travail sont contraints (partie 2), les livreurs développent en retour des stratégies d'adaptation afin de réaliser les tâches qu'ils ont à effectuer. L'enquête ethnographique et micro-géographique menée sur sept aires d'attente nantaises (parkings), les espaces de travail des livreurs, permet d'analyser **l'agentivité de ces travailleurs et leur organisation spatiale en sous-groupes**. Cette partie détaille d'abord les principaux facteurs qui forment ces sous-groupes, et démontre que ceux-ci se construisent d'une part autour de critères immatériels et symboliques (origines nationales communes entre les membres des groupes, sentiments d'identifications aux pairs) et d'autre part en fonction de facteurs matériels, directement liés aux inégales conditions matérielles d'existence entre livreurs et faisant écho aux gradients de précarités analysés dans la première partie. En révélant ces processus d'organisation spatiale des groupes de livreurs au sein de leurs espaces de travail, **l'analyse micro-géographique permet ensuite et surtout de souligner le rôle central que jouent les « patrons »**. Ces livreurs jouent un rôle clé dans les collectifs de livreurs : ils possèdent des comptes sur les plateformes et les sous-louent à d'autres livreurs en situation administrative irrégulière (qui ne peuvent donc, de fait, ouvrir légalement un compte avec leur identité sur les plateformes). **Ces « patrons » jouent, comme cela est détaillé ci-après, un rôle incontournable dans l'organisation du travail de la main-d'œuvre et assure sa reproduction**. En donnant à voir la dimension spatiale des rapports sociaux de domination inhérents à ce travail populaire et en examinant le rôle de ces « patrons », cette partie de l'enquête signale les autres formes d'organisation plus ou moins formelles liées à ce marché du travail du cœur de l'agglomération nantaise.

Patience sur les parkings des restaurants : exploration micro-géographique des sociabilités qui forment les modalités d'organisation des groupes de livreurs au sein de leurs espaces de travail

L'analyse des aires d'attente dévoile d'abord les formes de sociabilités et les modalités d'organisation des livreurs au sein de leurs espaces de travail (encadré 7). Les (en)jeux d'appropriation de ces espaces révèlent les rôles que s'attribuent certains d'entre eux au sein du groupe et les enjeux de pouvoir et identitaires sous-jacents. Ces aires d'attente sont également partagées avec les usagers·ères de l'espace public et font l'objet d'une constante dynamique d'appropriation/relégation spatiale. En ce sens, ces espaces de travail sont aussi révélateurs de la formation et de l'organisation des collectifs de travailleurs (groupes de livreurs), ainsi que des clivages internes au groupe. La concurrence spatiale pour des sections de parkings situées à proximités des restaurants exacerbe la concurrence sociale entre les livreurs, ainsi que les clivages et tensions entre les groupes, ce qui a pour effet direct d'en exclure certains.

Encadré 7. Les parkings, des espaces de travail singuliers

Sur les parkings, tous les livreurs ont les mêmes habitudes : ils arrivent, garent leurs scooters, enlèvent leur téléphone de la pochette qui leur sert à les accrocher sur leurs guidons. Puis ils se saluent, échangent quelques mots sur les courses du jour (« ça travaille bien ? »), s'assoient et regardent généralement un match ou une vidéo sur *YouTube*. Le parking devient flexible : plus qu'un simple espace de passage et de brassage de personnes diverses, il sort du cadre pour lequel il est initialement prévu et est détourné de son utilité première. Par cette « accommodation » avec l'usage premier des parkings, les livreurs font de ces aires d'attente une ressource, non seulement car le parking leur permet d'attendre les commandes qui leur garantissent leurs revenus, mais également car il leur offre la possibilité de se reposer entre deux courses.

Outre sa fonction première (garer des véhicules), le parking revêt pour les livreurs ces autres considérations. Dès lors, l'espace de travail devient espace social : il est celui des échanges, des conseils, des blagues. Il est aussi celui où les livreurs partagent leur repas, comparent ce qu'ils ont apporté dans leurs *tupperwares*. Les bornes électriques deviennent des tables, et les scooters des chaises. Les espaces prévus pour ranger les caddies des clientes et clients, des abris contre la pluie. Les places des voitures dessinées au sol tracent les contours de ce qui pourrait tout aussi bien être, pour d'autres travailleurs, une salle de pause. Comme l'observe D. Lefrançois (2014) relativement aux parkings des grands-ensembles, l'espace y est d'abord majoritairement masculin et fonctionne ici aussi comme un « seuil ».

Si les parkings des grands-ensembles ont une fonction de seuil dans la mesure où ils séparent l'espace privé (le logement) de l'espace public (Lefrançois, 2014), les parkings des restaurants et centres commerciaux jouent également une fonction de seuil pour les livreurs, qui s'apparente dans ce cas à la jonction de l'espace public et de ses usagers-ères (la rue, les promeneurs, les clientes et clients des galeries commerciales) des restaurants (le travail, les commandes à aller chercher, première étape de la livraison).

Ces parkings forment en ce sens des espaces de travail singuliers. Loin d'une vision purement pragmatique et austère de l'espace de travail, le parking fait figure d'abri, tant d'un point de vue matériel (dans le cas des parkings couverts, qui permettent la protection contre les intempéries) qu'immatériel (offrant la possibilité d'une mise à l'écart et à l'abri des passants, et les ressources sociales que permettent les rencontres avec d'autres livreurs, qui peuvent conduire à la formation de collectifs de travailleurs).

Les parkings sont donc des espaces de travail, de rencontres et de cooptations entre pairs forgés par des formes d'identification entre les livreurs et de sentiment d'appartenance à un groupe de travailleurs qui présentent des trajectoires sociales similaires (des travailleurs migrants, primo-arrivants ou récemment installés dans une vie familiale, dont les conditions matérielles d'existence demeurent particulièrement précaires et fragiles, voir partie 1). Comme nombre d'autres livreurs, M. Diallo souligne le rôle que joue les parkings dans les relations interpersonnelles (« c'est comme ça que vous tissez des relations ») entre livreurs, et d'amitiés plus largement.

« Enquêtrice : Comment vous êtes devenu ami avec les autres livreurs ? Avec [nom d'un autre livreur] et tout ? Parce que, vous vous connaissez pas mal entre vous !

M. Diallo : Oui.

Enquêtrice : Vous vous êtes connus avec la livraison ?

M. Diallo : Bien sûr oui. La première des choses, c'est que l'activité que je fais - la livraison - eux aussi, ils font de la livraison ! Ça veut dire qu'on a la même vision. Ça veut dire que dès que tu viens ici, ce qui est primordial c'est que tu entres, tu salues tout le monde ! "Ça va ? ça va ? comment ça se passe ? il y a la commande ou il n'y a pas la commande ?". Au fur et à mesure que vous discutez ici, vous tissez des relations. C'est comme ça, on est tous devenus des amis. Avant, avant, je ne les connaissais pas hein ! On s'est tous rencontrés ici. Même M. [nom d'un autre livreur], je l'ai rencontré ici. On ne se connaissait pas avant. À part qu'on vient du même pays, mais, on se connaissait pas. (...)

Enquêtrice : Est-ce que parfois vous venez en vous disant "même si je travaille pas beaucoup, au moins je vais voir les autres collègues et ... "

M. Diallo : Ouais ça arrive aussi, tu viens juste pour voir les collègues. Moi, quand je ne vais pas faire le livreur, je ne me connecte jamais. J'active jamais la connexion. Et même si la connexion est activée, je ne vais pas sur l'application ! Là, tu viens juste discuter avec les amis, et puis bon. Passer des bons moments, et repartir. C'est un moment convivial, tu partages avec tout le monde. »

Entretien avec M. Diallo, 21 mars 2022

Comme le relève également un autre livreur, D. Barry, ces liens se tissent aussi grâce aux similitudes culturelles des travailleurs : « on parle le même dialecte (...) on est des compatriotes » (Entretien avec D. Barry, 21 février 2022).

« Enquêtrice : Est-ce que, du coup, vous avez créé des liens, des amitiés avec d'autres livreurs ?

D. Barry : Oui, ici c'est sûr ! Parce qu'à chaque fois qu'on s'arrête, il y a d'autres livreurs, vous discutez ... Ce sont des compatriotes, vous parlez le même dialecte, vous discutez, après ça tisse des relations quand même entre nous !

Enquêtrice : Oui, j'imagine ! Et vous vous voyez en dehors du boulot, du travail ?

D. Barry : C'est rare, parce qu'en fait il n'y a pas d'en dehors du travail, il n'y a pas de temps ! Quand tu quittes ici [le travail], tu rentres à la maison, tu te couches, on n'a pas de dimanche, on n'a pas de samedi ... C'est ici... (...)

Enquêtrice : Oui, ok. Donc c'est des amis qui vous ont ... et ils sont aussi livreurs du coup ?

D. Barry : Oui, c'est les livreurs d'ici ! Tu sais, quand tu arrives, il faut que tu trouves des gens sur place. Les gens qui sont [déjà] sur place, c'est eux qui vont t'expliquer comment ça marche. »

Entretien avec D. Barry, 21 février 2022

En s'appuyant sur ces sociabilités, les aires d'attente sont aussi les espaces qui garantissent des ressources sociales cruciales pour les livreurs, ils sont ceux où s'échangent les « filons » et les « petits conseils entre amis », (« les gens (...) c'est eux qui vont t'expliquer comment ça marche »). Puisque les modalités de ce travail atypique impliquent une quasi-omniprésence sur le terrain (« il n'y a pas d'en dehors du travail »), les moments de vie que d'autres vivraient dans la sphère privée se déroulent ici dans la sphère publique : les parkings remplacent dans une certaine mesure le logement. Dû au temps passé au travail, les « collègues » deviennent pour certains des « amis ». Aussi, comme l'explique O. Counde, les parkings deviennent les espaces où les « informations » essentielles circulent :

« O. Counde : Il y a beaucoup de personnes qui connaissent les scooters ici. Mais quand ils ont besoin de quelque chose, par exemple il le connaît lui [montre un livreur] ou lui [montre un autre livreur]. L'autre il connaît un *Peugeot*, etc. L'information c'est très facile. »

Entretien avec O. Counde, 22 mars 2022

Les parkings des restaurants permettent donc la rencontre de l'altérité, notamment pour cette population fragile dont les trajectoires migratoires et les effets de la racialisation peuvent mener à un certain isolement. En d'autres termes, ce travail atypique transforme les espaces des mondes urbains centraux dans lesquels il prend place. Cette modification apparaît similaire aux observations du Collectif Rosa Bonheur relatives au travail de subsistance, où la livraison « ubérisée » fait ici aussi figure d'un travail qui s'organise « aux marges des marchés mais sans en être complètement déconnecté », un travail « qui se confond avec la vie même » (Collectif Rosa Bonheur, 2019 : 63). En outre, si ces espaces de travail abritent des moments de vie généralement attribués à des institutions (notamment la famille, pour les repas partagés), ils sont aussi ceux où se déroulent des activités non institutionnalisées (non organisées formellement) : une séquence d'observation menée sur le parking d'un *Mc Donald's* permet en effet de constater que le parking est également celui du « troc », où un homme revend des vêtements « tombés

du camion ». Les livreurs rencontrés sur ce lieu d'enquête indiquent que ce vendeur est « leur [notre] magasin », ajoutant qu'il vient régulièrement les fournir selon les « arrivages ».²⁴ Ces observations mettent à jour les formes de commerce non institutionnalisé (ou informel) de produits de consommation courante (Bennafla, 2015) qui peuvent également prendre place au sein des parkings. Les réseaux entre travailleurs se basent, en outre, sur une relation de relative confiance et de réciprocité, comme nous l'avons vu à travers les verbatim de M. Diallo et D. Barry. Pour des travailleurs racisés, précaires et auxquels la norme linguistique française entrave l'accès à l'emploi, posant des barrières invisibles parfois sources de discriminations, l'entraide, les relations de réciprocités et le sentiment d'appartenance à un collectif dont les membres ont des profils et des trajectoires sociales similaires sont des ressources primordiales, tant individuelles que collectives. L'identification possible aux pairs découle par ailleurs directement de la division genrée et masculine de ce travail et l'identification à des communautés d'origine (voir partie 1), (Collectif Rosa Bonheur, 2019). Une séquence d'enquête menée sur le parking d'un centre commercial le 1^{er} avril 2022 permet aussi de souligner l'importance pour une partie de ces travailleurs de se fédérer autour d'un sentiment religieux. Le Ramadan de l'année 2022 commençant le 2 avril, plusieurs livreurs se forment en petits groupes sur le parking et échangent les repas qu'ils ont chacun apporté dans leurs *tupperwares*, discutant de la période de jeun à venir.

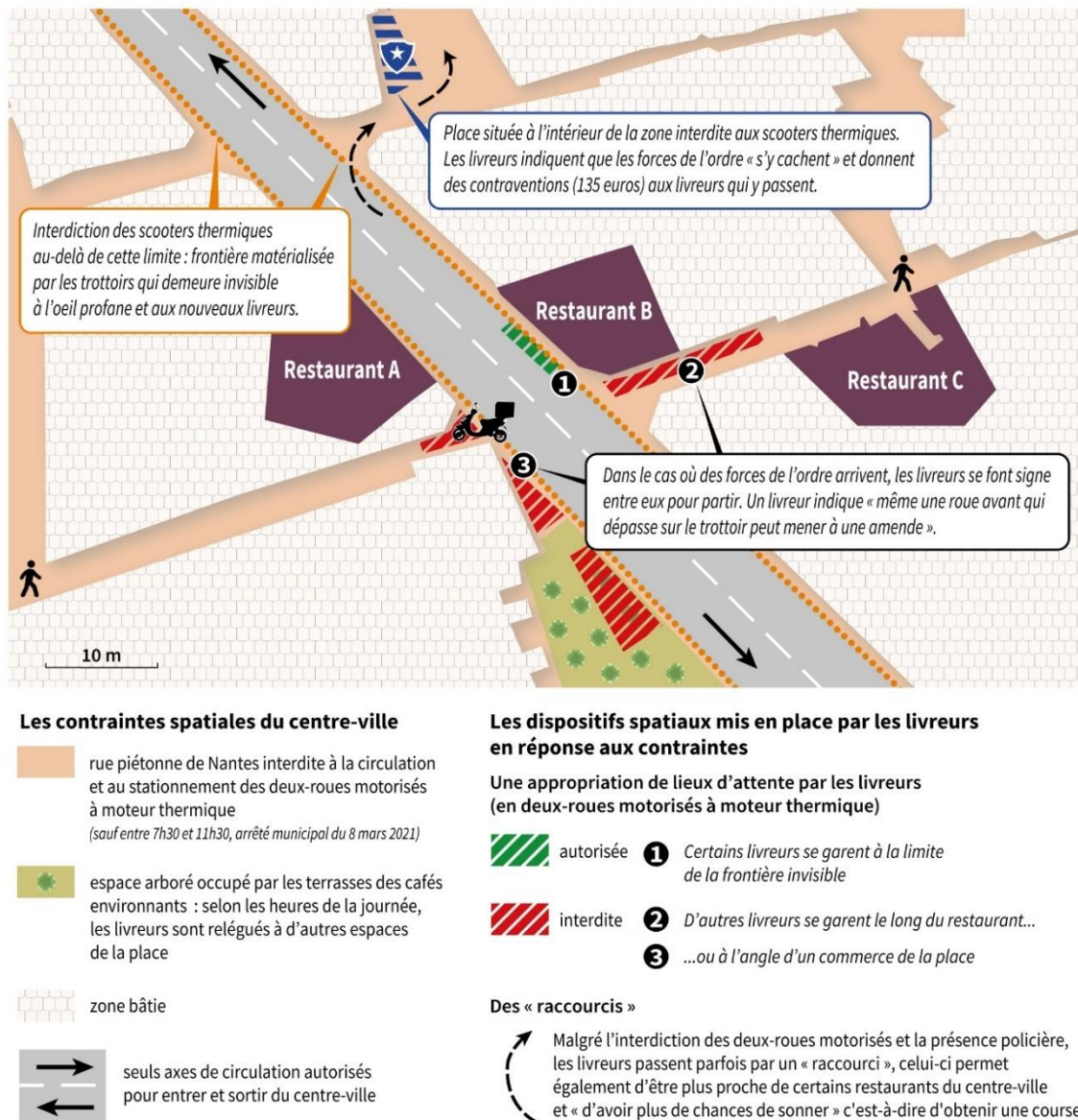
L'organisation des parkings est par ailleurs un enjeu d'appropriation spatiale. Sur certains parkings, les livreurs n'ont pas de places d'attente attribuée, et sont donc contraints de patienter sur les places de parkings destinées aux client·e·s. Les groupes de livreurs sont donc matériellement contraints par le nombre de places de parkings disponibles ainsi que par les horaires d'affluence des clients des magasins et restaurants environnants : selon les jours de la semaine et les différents horaires de la journée, l'organisation spatio-temporelle des groupes de livreurs au sein de leurs espaces de travail est une négociation perpétuelle. Les séquences d'observation permettent de constater les tensions qui jalonnent les relations entre sous-groupes de nationalités (voir sous-parties suivantes), notamment lorsque les livreurs de groupes différents se jaugent de part et d'autre du parking, sans échanger un mot, ou qu'ils se croisent en « tchippant » lorsqu'ils vont chercher leurs commandes. Les moments où une commande vient à manquer (soit parce qu'elle a été perdue ou qu'un·e client·e/livreur s'est trompé en la prenant) sont ceux où les différents sous-groupes s'accusent mutuellement d'être responsables d'un potentiel vol. Enfin, lorsque l'affluence de client·e·s augmente, réduisant en même temps les places vacantes sur les parkings, alors les sous-groupes de livreurs se rapprochent, partageant l'espace restreint à proximité des restaurants. Dans ce contexte, les groupes peuvent parfois s'ignorer ou se toiser sans un mot, discutant uniquement avec les membres du groupe auquel ils appartiennent.

Enfin, les livreurs échangent également des savoirs-fait au sujet des interdictions et des pratiques de la police. En effet, depuis le 8 mars 2021, la circulation et le stationnement des scooters thermiques sont prohibés dans la zone piétonne située au cœur du centre-ville nantais (arrêté municipal de la Ville de Nantes, 8 mars 2021). Or, cette zone d'interdiction est également celle où l'offre de restaurants est la plus dense (figure 1). Cette contrainte juridique astreint les livreurs à développer des stratégies lorsqu'ils patientent dans le centre-ville. Ces savoirs sont développés par les livreurs selon leur expérience du métier et partagés entre pairs afin d'articuler contraintes matérielles (géolocalisation, nécessité d'être à proximité des restaurants), juridiques (interdiction des scooters thermiques dans l'hyper-centre) et subjectives (rues et raccourcis affectonnés), (Blanchard et al, 2021). Ces enjeux expliquent notamment les formes d'occupation et les pratiques autour d'une aire d'attente en bordure de l'hypercentre piéton, représentée par la figure 10.

²⁴ Extrait de carnet de terrain, 21 mars 2022. En arrivant sur le parking d'un *Mc Donald's* situé aux abords d'une galerie commerciale nantaise, deux livreurs échangent aux abords d'une voiture au coffre ouvert, garée sur le parking. Le premier vend une veste *Lacoste* au second. Les autres jours passés sur ce parking permettent d'observer que tous les livreurs connaissent ce vendeur et l'interrogent sur les « arrivages » de marchandises.

Figure 10. Schéma d'une rue traversant le centre-ville de Nantes : un espace de travail stratégique proche des restaurants mais sous contraintes

Schéma d'une rue traversant le centre-ville de Nantes : un espace de travail stratégique proche des restaurants mais sous contraintes



Sources : enquête ethnographique réalisée de janvier à juin 2022
 C. BURBAN, S. CHARRIER, mai 2023

Schéma publié dans : Burban C. (2024), « Les livreurs de repas nantais (2/2) : divisions racialisées et degrés de précarité internes au groupe », in F. Madoré, J. Rivière, C. Batardy, S. Charrier, S. Loret, *Atlas Social de la métropole nantaise* [En ligne], DOI : <https://doi.org/10.48649/asmn.974>

L'analyse micro-géographique des espaces de travail des livreurs permet donc un premier constat, celui d'une production de l'espace de travail par les pratiques et relations sociales des travailleurs. En d'autres termes, elle met en lumière **la dimension spatiale spécifique aux rapports sociaux qui façonnent ce travail populaire atypique et souligne la production des espaces du travail des livreurs « par le bas », soit du côté des travailleurs eux-mêmes**. Cette démarche s'inscrit plus globalement dans les récentes réflexions des géographes sociaux francophones qui invitent à mener une géographie du travail « par le bas » (Chapuis

et al, 2023). Ces observations font également écho à l'analyse menée par A. Clerval en référence aux travaux du Collectif Rosa Bonheur, tant les relations de réciprocités qui façonnent les groupes de livreurs sont avant tout inscrites « dans un réseau d'interdépendances mutuelles » (Clerval, 2020). Dans le cas des livreurs des plateformes, cette interdépendance réside surtout dans les conseils que les livreurs les plus anciens peuvent prodiguer aux livreurs plus récents dans cette activité et qui implique d'une part une relative relation de confiance, et d'autre part la réciprocité des services rendus.

Le partage matériel des repas, voire parfois de certains équipements (pochettes pour ranger les téléphones, gants à fixer sur les scooters) ; la revente de vêtements présentée ci-dessus ; le partage immatériel et symbolique de normes linguistiques ou de discussions sur les pratiques religieuses et les périodes de culte et enfin les conseils liés à la vie professionnelle et privée forment les collectifs de livreurs autant qu'elles obligent en retour ses différents membres à s'imprégner des codes sociaux qui le maintiennent pour assurer la pérennité et la reproduction du groupe. L'approche micro-géographique donne ainsi à voir d'autres variables qui façonnent la production des espaces de travail des livreurs, et les logiques plus ou moins formelles qui régulent l'organisation de ces groupes de travailleurs. Ces séquences d'observation sont également révélatrices des clivages internes aux groupes en ce qu'elles mettent en lumière la fragilité des conditions matérielles des livreurs les plus précaires (encadré 8, ci-dessous).

Encadré 8. Les modalités de l'enquête d'inspiration ethnographique : la compromission d'un site d'enquête, révélatrice des conditions matérielles d'existence des livreurs les plus précaires

Extrait de carnet de terrain, printemps 2022.

Tout juste arrivée sur le parking d'un *Mc Donald's* situé dans un quartier périphérique de la ville de Nantes, j'observe un petit groupe de livreurs garés sur les places P.M.R qui séparent d'un côté le *Drive* du restaurant, et de l'autre l'entrée d'une enseigne de grande distribution. Un client du *Mc Donald's* arrive, gare sa moto au milieu des scooters des livreurs, ce qui a pour effet de déplacer l'un d'entre eux. La seule place qu'il lui reste alors est celle située à côté du mur contre lequel je suis appuyée. Nous échangeons quelques mots, je lui explique la raison de ma présence. Alors qu'il m'indique (mi-français, mi-anglais) qu'il ne pourra pas répondre à mes questions puisqu'il ne parle que peu français, il pointe un scooter *Kymco* bleu, sur lequel est posée une bâche de protection, et me dit d'attendre que son propriétaire revienne. Un autre livreur arrive alors, freine maladroitement et se gare près de l'entrée du supermarché (l'espace réservé aux P.M.R est assez réduit, il n'a donc d'autre choix que cette place-là). Bilan similaire : il ne pourra pas répondre à mes questions et m'indique n'être livreur que depuis une semaine, expliquant - comme ce fût le cas pour la majorité des livreurs rencontrés durant l'enquête - avoir commencé la livraison sur les « conseils » d'une connaissance, laquelle lui a également fourni son scooter, un *Kisbee* au rétroviseur cassé. Nous sommes rejoints par un troisième livreur, sac *UberEats* flambant neuf, souriant, qui m'indique que tous trois vivent « ensemble, à côté ». Comme les deux autres, il n'est livreur que depuis peu de temps (quatre jours). Comme les autres, il ne souhaite pas poursuivre la discussion.

Plusieurs observations découlent de cette scène : d'abord, tous sont « nouveaux ». Non seulement « on » leur a conseillé de faire ce travail, mais ils vivent également ensemble, dans le quartier de grands-ensembles attenants au parking où nous nous trouvons – dont on peut supposer que ce soit dans le même logement. Finalement, tous ont des scooters abimés, qu'ils ne savent manifestement que peu manier. Alors que je décide d'attendre avec eux le livreur au *Kymco* bleu, je note que contrairement aux livreurs que j'ai rencontrés auparavant, ceux-ci ne sont pas équipés en protections (deux livreurs sur les trois n'ont pas de casque).

Durant les minutes qui suivent, sept livreurs défilent au total sur les places de parking où nous attendons et cinq d'entre eux indiquent avoir tout juste commencé la livraison. Puis, le livreur au *Kymco* bleu sort soudainement du supermarché, poussant un caddie plein de bouteilles d'eau, de bouteilles d'huiles, de bananes et de farine. Alors qu'il parvient finalement à faire rentrer toutes ses courses dans son scooter,

je lui explique avoir rencontré les livreurs du parking et lui présente ma démarche. Il me fait signe qu'il ne souhaite pas poursuivre la discussion. Un livreur part, lui lance un « salut chef », et il lui emboîte le pas. Adieu, le *Kymco* bleu. Il ne faudra que quelques minutes avant que les autres livreurs ne lèvent le camp. Comme un essaim d'abeilles, tous roulent de part et d'autre du parking, ne laissant que deux scooters sur les places P.M.R : un scooter blanc dont le propriétaire est entré dans le supermarché et un *Kisbee* bleu, au propriétaire inconnu.

Alors que je regarde les deux scooters restants, j'aperçois un homme, dos à moi, adossé contre un arbre. Ce n'est qu'à ce moment-là que je constate l'ironie de la scène : moi qui observe depuis plus d'une heure les allées venues des uns et des autres, je suis moi-même observée. Comble de l'ironie donc, l'observatrice observée. À première vue, rien de spécial. Mais en m'avançant, je constate qu'il regarde mon reflet sur la baie vitrée du *Drive*. L'homme vient alors se poster près de moi et regarde avec insistance mes notes. Quelques minutes s'écoulent. Silence pesant. Puis, il reçoit un appel et s'éloigne au téléphone. Je me dis qu'après tout, rien d'alarmant ici, sinon que l'enchaînement des événements me fasse comprendre que ma présence n'est pas nécessairement la bienvenue. Après quelques minutes de réflexion, je constate que malgré les quelques mètres qui nous séparent, l'homme au téléphone ne me quitte pas des yeux et qu'il soutient mon regard. Je décide de partir.

Ce récit d'observation met en lumière les difficultés qu'une enquête ethnographique peut rencontrer, notamment lorsque que l'observation n'est pas participante. Ces terrains d'enquête contraints peuvent dans certains cas devenir particulièrement opaques à l'observateur ou l'observatrice mais ces séquences sont en même temps un puissant vecteur de recueil d'informations informelles. Outre la nécessité pour le lecteur de signer ici un « pacte ethnographique » (De Sardan, 2004) avec l'enquêtrice, il convient également pour les deux parties de se résigner au fait que, dans certains cas, l'enquête ne débouche pas sur de plus amples échanges avec les enquêtés (soient des entretiens). Cette partie de l'enquête permet néanmoins de relever les inégales conditions matérielles d'existence des livreurs rencontrés sur ces terrains par rapport à ceux qui ont, sur d'autres lieux d'enquête, accepté d'effectuer des entretiens. Elle permet également de constater que les espaces de ce travail populaire fonctionnent avant tout en systèmes fermés, et qu'ils sont bien souvent « chapeautés » par une personne – comme détaillé dans la suite de cette partie.

La dimension spatiale des divisions raciales des aires d'attente du centre-ville

L'analyse de la distribution et de la concentration des sous-groupes de travailleurs dans la ville invite à questionner ce qui fait l'homogénéité et l'hétérogénéité du groupe. L'homogénéité réside dans les principales caractéristiques communes à cette fraction d'emplois populaires (soit le caractère masculin, racialisé et précaire et cette main-d'œuvre, voir partie 1), de la production de leurs espaces de travail par les plateformes (partie 2) et des pratiques spatiales sous contraintes qui en résultent (voir ci-dessus). **L'hétérogénéité du groupe se lit dans les divisions et les fragmentations racialisées entre sous-groupes de livreurs. L'analyse de la répartition spatiale de ces sous-groupes révèle les processus de subdivision au sein-même de la population étudiée.**

Tableau 13. Nationalités regroupées par aires d'attente (en parts)²⁵

Aires d'attentes	Typologie des aires d'attente	Afrique de l'Est_Asie	Algérie	Autre_Afrique Subsaharienne Francophone	Autre_Maghreb	France-UE	Guinée	Russie_Caucase	Total
Commerce	Centre	3	20	19	5	39	9	5	100
Feydeau	Centre	5	19	21	15	21	19	0	100
L'Écluse	Centre	5	24	14	6	24	26	2	100
Strasbourg	Centre	2	33	4	7	31	22	0	100
Beaujoire	Périphérie	17	28	0	2	11	40	2	100
Rezé Sud	Périphérie	10	38	10	5	14	24	0	100
Ensemble	-	6	25	13	7	25	22	2	100

Les nationalités plus présentes dans certaines aires d'attente permettent de comprendre la répartition spatiale des sous-groupes de livreurs (tableau 13). Les livreurs guinéens sont majoritaires à la Beaujoire et représentent 40% des livreurs qui y ont été enquêtés. Les livreurs algériens représentent quant à eux 38% des livreurs du Sud de Rezé. Ces derniers sont par ailleurs répartis de manière plutôt homogène entre les aires d'attentes du centre-ville et de la périphérie. Les livreurs de nationalité française ou européenne ont, eux, des espaces de travail très centraux : ils forment une part importante des livreurs de Commerce (39%), rue de Strasbourg (31%), place de l'Écluse (24%) et de Feydeau (21%). À l'inverse des livreurs Guinéens et Algériens, les livreurs Français sont par ailleurs minoritaires dans les aires d'attente plus périphériques de la ville. Enfin, comme pour les livreurs Algériens, la géographie des aires d'attente des livreurs Guinéens apparaît plus homogène entre les trois types d'espaces, avec toutefois une faible présence à Commerce. Les autres groupes pèsent plus faiblement dans l'échantillon et la géographie de leur répartition entre les aires d'attente est moins visible. Ceci dit, les livreurs originaires de pays d'Afrique de l'Est et d'Asie sont quasiment absents des aires d'attente du centre-ville et se concentrent principalement autour de la Beaujoire et du Sud de Rezé. À l'inverse, les livreurs originaires d'autres pays du Maghreb (hors Algérie) et les livreurs originaires des pays d'Afrique subsaharienne francophone sont moins implantés à la Beaujoire et à Rezé Sud que dans le centre-ville.

L'échelle du centre-ville où les aires d'attentes se situent dans un secteur restreint et sont à proximité les unes des autres est propice à l'observation fine de ces divisions raciales. Premièrement, ces espaces publics sont ceux où les passants sont les plus nombreux, ce qui complique l'appropriation de rues ou de places stratégiques proches des restaurants par les livreurs. Deuxièmement, les espaces vacants (parkings, interstices urbains, places) y sont peu nombreux et sont déjà appropriés par des groupes de livreurs, réduisant la possibilité pour de nouveaux groupes de se sédentariser dans ces espaces. La concurrence entre les groupes de livreurs pour l'appropriation spatiale y est donc particulièrement forte (voir encadré 9).

²⁵ Source : enquête Subwork, septembre 2021

Encadré 9. L'appropriation spatiale des aires d'attentes du centre-ville : la sédentarisation comme savoir stratégique sur fond de divisions raciales

Extrait de carnet de terrain. Lundi 7 février 2022.

Au cours d'une balade effectuée avec H. Kacem, livreur guinéen rencontré aux abords du *Mc Donald's* Feydeau, nous décidons de parcourir ensemble les lieux du centre-ville où il a l'habitude de voir des livreurs. Alors que nous arpentons ces espaces de travail, H. Kacem exprime sa frustration de n'avoir eu que deux commandes dans la journée. Discussion somme toute banale avec un livreur. Pendant que nous longeons le cours Franklin Roosevelt, H. Kacem attribue la baisse de son nombre de commandes aux « Arabes ». Je lui fais donc remarquer que je ne comprends pas, puisque là où nous nous sommes rencontrés – à Feydeau – il ne m'a pas semblé voir de livreurs qui physiquement pourrait laisser penser qu'ils soient d'origine arabe, ni même maghrébine. Vient alors le premier « nous » confronté à « eux » : H. Kacem répond que le « problème » c'est « eux », depuis qu'ils se sont « installés » rue de Strasbourg. Lancé dans son explication, il explique que « les Arabes » se garent dans cette rue depuis quelques mois et qu'ils sont de plus en plus nombreux et ajoute d'un ton amer qu'il « aurait dû y penser ». Au fil de cette discussion, je comprends que le centre-ville fonctionne en système fermé, où les principaux axes sont à la fois stratégiques car ils permettent d'entrer et sortir de la ville rapidement, mais également car ils sont à la bordure des rues qui mènent directement aux restaurants.

Environ trois à quatre cents mètres séparent « son » espace de travail de celui de la rue de Strasbourg. Cette distance sépare deux groupes qui pour l'œil néophyte se ressemblent en tous points. Alors que la baisse notable de commandes vient exacerber les tensions d'appropriation spatiale entre ces groupes, on comprend également que ces espaces de travail ne résultent aucunement du hasard, mais bel et bien de stratégies de la part des groupes qui s'y « sédentarisent ».

Les séquences d'observations du centre-ville et plus particulièrement des aires d'attente de la rue de Strasbourg, de Feydeau et de l'Écluse complètent le portrait de ces groupes de même nationalités (tableau 13, ci-dessus). Elles dressent une cartographie qui souligne la concentration spatiale des livreurs algériens « installés » rue de Strasbourg, pour reprendre les termes d'H. Kacem, et permet également d'observer la présence de livreurs tunisiens. Ces livreurs originaires des pays du Maghreb sont également présents à Feydeau, mais dans une moindre mesure. Cette aire d'attente est en effet celle où, dans l'enquête qualitative, les livreurs originaires de pays d'Afrique de l'Ouest francophone sont majoritaires, composée principalement de livreurs guinéens, sénégalais, ivoiriens et maliens (Burban, 2022). En d'autres termes, quatre cents mètres séparent ces deux aires d'attente et les sous-groupes de livreurs Maghrébins de ceux d'Afrique de l'Ouest francophone. Dans les deux cas, les groupes formés se composent de livreurs sédentaires qui se sont appropriés ces espaces de travail stratégiques (pour le premier, à proximité des nombreux restaurants du quartier Bouffay, d'où les commandes affluent et pour le second, à proximité du *Mc Donald's* Feydeau, l'une des principales enseignes de *fast-foods*). Ces deux groupes peuvent s'inscrire dans le profil de la classe 2 (voir partie 1), de livreurs « multi-actifs installés » (composée à 35% de livreurs originaires de pays du Maghreb, dont 24% de livreurs Algériens), ou de la classe 1 « primo-arrivants » (49% de l'échantillon) composée à parts égales de livreurs algériens et guinéens (27 %) ainsi que de livreurs originaires de pays d'Afrique subsaharienne francophone (16%) (tableau 8, partie 1).²⁶

Toujours en lien avec les trois profils qui structurent le gradient de précarité établi précédemment (partie 1), l'enquête ethnographique permet aussi de préciser les caractéristiques de la classe 1 « primo-arrivants ». Elle fait ressortir un sous-groupe difficilement appréhendable par les statistiques, composé de livreurs ici nommés « solitaires ». Pour exemple, près de l'aire d'attente de la place de l'Écluse, plusieurs livreurs attendent seuls, à distance des groupes. Interrogés sur la raison de leur éloignement aux groupes, certains de ces « solitaires » expliquent ne pas vouloir « se mêler aux autres » (propos

²⁶ Source : enquête Subwork, septembre 2021.

recueillis lors de séquence d'observation). Principalement Congolais et Guinéens, ces livreurs forment un sous-profil au sein de la classe des « primo-arrivants », particulièrement fragiles en termes de conditions matérielles d'existence, et qui ne semblent pas être cooptés par des pairs ou inclus dans les sociabilités professionnelles des groupes existants. L'enquête ethnographique rend compte de la présence de livreurs « solitaires » sur plusieurs aires d'attente, toujours à distance des groupes, et qui demeurent, de fait, éloignés des « filons » et conseils échangés entre les membres de ces groupes et des ressources cruciales qu'ils garantissent.

Le rôle-clé des « patrons » dans l'organisation de la main-d'œuvre et la structuration des divisions raciales entre les groupes de livreurs sur les aires d'attente

Si les livreurs s'organisent en sous-groupe par origine nationale, cela s'explique surtout par le rôle central que jouent les « patrons ».²⁷ **Ces figures-clés des groupes de livreurs organisent les relations de réciprocités entre les membres et leur garantissent des ressources fondamentales, orchestrant le travail de la main-d'œuvre – et c'est précisément le premier objet investigué dans cette partie.** L'enquête qualitative permet d'abord d'illustrer le profil de ces « patrons » : ce sont des hommes racialisés, souvent âgés de 30 à 40 ans, francophones et installés dans une vie familiale et sociale à Nantes. Généralement, ils résident et travaillent en France en situation administrative régulière depuis plusieurs années, et qui possèdent de fait les documents requis pour ouvrir un compte sur les plateformes (*Uber*) : une carte d'identité ou passeport délivré par un pays membre de l'Union Européenne ; un titre de séjour français autorisant la création d'une auto-entreprise ainsi que l'extrait KBIS ou du répertoire Sirene attestant la création de leur micro-entreprise. Ces « patrons » jouent un rôle déterminant dans la reproduction de la main-d'œuvre, car si leur statut administratif en règle leur permet de posséder un compte sur les plateformes, ils fournissent surtout leurs comptes sur les plateformes, moyennant une contrepartie financière, à de jeunes hommes primo-arrivants en situation irrégulière à qui la loi française interdit strictement l'accès à un emploi. Pour ces jeunes hommes dans l'incapacité d'ouvrir un compte de livreur avec leur propre identité, les « patrons » deviennent une ressource vitale.

L'analyse du rôle de ces « patrons » dans les groupes de livreurs repose plus particulièrement sur l'enquête de trois aires d'attentes nantaises, où des « patrons » ont été enquêtés par observation ainsi que par entretiens semi-directifs lorsque cela a été possible. Ce matériau empirique a été le plus difficile à obtenir, d'une part car ces séquences d'enquête nécessitent d'avoir obtenu une relative confiance des « patrons » (rappelons l'intériorisation des relations de réciprocité internes au groupe, et donc de la difficulté d'obtenir des informations sans rien avoir à donner en retour) ; et d'autre part, car la récolte de ce matériau impliquait surtout d'avoir obtenu une relative confiance des livreurs sous-locataires de comptes présents sur les parkings, lesquels peuvent craindre les retombées de leurs discours. Dans ces trois aires d'attente, les « patrons » sont présents sur les parkings et jouent un rôle de contremaître : ils supervisent les groupes de livreurs, et notamment les livreurs qui sous-louent leurs comptes, surveillent leur présence régulière sur les aires d'attente et contrôlent leurs allées-venues.

Les parkings fonctionnent en « vase clos » autour de ces individus-clés. Les séquences d'observation permettent de constater la relative immobilité des « patrons » sur les aires d'attente : contrairement aux livreurs qui sous-louent leur compte et à ceux qui travaillent avec leur propre compte, les « patrons » roulent très peu et sont généralement statiques sur les parkings. Une séquence d'observation menée à Beaulieu est à ce titre révélatrice des modalités de fonctionnement du groupe autour des « patrons » : un dimanche, un livreur tout juste arrivé sur le parking du centre commercial a un problème sur son scooter, il s'approche alors du groupe de livreurs soudanais, sédentarisé sur ce parking, et leur demande de l'aide. Le « patron » du groupe la lui refuse. Il repart alors vers un autre lieu, et indique aller « retrouver des collègues » qui pourraient l'aider. Aussi, lorsqu'O. Kidan, membre du groupe des livreurs soudanais de

²⁷ Nous choisissons la dénomination « patrons » car les livreurs les nomment comme cela entre eux.

ce parking évoque son « ami » pour parler du « patron » de son groupe, on comprend le rôle de régulateur, voire de « dictateur bienveillant » que celui-ci joue :

« O. Kidan : C'est un ami, c'est un ami. Il connaît toutes les personnes d'ici [montre les livreurs autour de nous]. Tout le monde le connaît l'autre. Il est de la même origine et heu ... »²⁸

- Entretien avec O. Kidan, 3 avril 2022

Cette hiérarchie se traduit également tout simplement par les appellations que les livreurs donnent à leur « patron », généralement sur le ton de l'humour, mais que le langage corporel ne fait que confirmer. À l'instar d'O. Counde et de son air surpris lorsqu'il constate en arrivant à la table que l'entretien aura lieu en présence de R. Kumar. Alors qu'O. Counde se tient debout, mal à l'aise, ce dernier lui indique à deux reprises de s'asseoir lors de l'entretien :

« O. Counde : C'est bon, je suis prêt. Tu as commencé avec heu ... "Mon chef", mon chef de *Uber*? [Rires, désigne R. Kumar, et s'installe debout entre nous deux]

R. Kumar : "Chef de *Uber*" ?»

- Entretien avec O. Counde, 22 mars 2022

Les « patrons » ont une position sociale dominante vis-à-vis de leurs sous-locataires de comptes, car ils organisent les relations de réciprocités, et façonnent « l'économie du don et de la dette » qui structurent les groupes de livreurs et leurs obligations mutuelles – et rappellent là aussi les modalités du travail de subsistance des classes populaires Roubaisiennes (Collectif Rosa Bonheur, 2019), comme l'illustre le récit d'un « patron » d'une aire d'attente (encadré 10).

Encadré 10. L'exemple d'un « patron » : des « petits conseils entre amis » à l'entre-exploitation

« Enquêtrice : J'avais aussi une question concernant les liens que tu as pu lier avec d'autres livreurs mais de ce que tu m'as dit ...

H. Kacem : Oui, oui. Ici tu demandes à tout le monde s'ils connaissent [son nom] ou tu leur montre ma photo, tout le monde me connaît ! Tu vois ?

Enquêtrice : Oui, et tu les vois aussi en dehors du travail ou vous vous voyez surtout au travail ?

H. Kacem : Parfois, des amis sûrs, je les vois tout le temps. [Un livreur passe et lui dit bonjour]

Enquêtrice : Ah bah, oui, tout le monde te connaît !

H. Kacem : Oui, oui ! Parce que tu sais pourquoi tout le monde me connaît ? Parce que je suis gentil avec eux, et puis ... j'aide les gens aussi. Comme le monsieur là-bas aussi.

Enquêtrice : Tu les aides ?

H. Kacem : Moi j'aide tout le monde hein ! [Silence, H. Kacem me montre une discussion *WhatsApp*] Tu vois, sur *WhatsApp*, il me dit que, soi-disant, son scooter est en panne. C'était hier, c'était hier.

Enquêtrice : Il a eu un accident, ou ... ?

H. Kacem : Non, c'est une panne. Et puis là il m'a montré que, soi-disant, il peut pas travailler. Tu nous as pas vu tous les deux ensembles, parce que sinon il aurait discuté encore avec moi de ce qui s'est passé au garage. Et puis, je lui donne des idées, je lui explique comment faire, la carte grise, et tout.

Enquêtrice : Ah ouais ?

²⁸ O. Kidan termine notamment sa phrase par une hésitation car son « patron » se situe en face de nous au moment de l'entretien et le regarde. On peut y voir une forme de crainte, ou du moins d'inquiétude quant à des informations qu'il ne faudrait pas révéler. Cela entre notamment en résonance avec les mots d'H. Kacem, bien que ces deux livreurs ne travaillent pas sur la même aire d'attente, lorsqu'il indique : « Tu sais, il y en a qui ne vont pas accepter. Il y en a qui ne vont pas accepter de te dire les secrets. Les secrets, c'est entre les livreurs et les livreurs ».

H. Kacem : Et puis j'ouvre aussi des comptes, tout ça. J'ouvre des comptes, j'ouvre des comptes ! je leur dis "tu m'envoie tes papiers !"

Enquêtrice : Est-ce que, si tu leur ouvre un compte ils te donnent de l'argent sur les courses ou pas ?

H. Kacem : Non.

Enquêtrice : Tu négocies pas ?

H. Kacem : Je fais pas ça moi mais il y en a qui font ça. Moi je leur donne des idées de comment faire pour avoir un compte, c'est comme ça que je fais.

Enquêtrice : C'est gentil de ta part.

H. Kacem : Mais il y en a certains qui louent leur compte...

Enquêtrice : Oui.

H. Kacem : Ils te disent "je te loue mon compte, va travailler", ils te disent "par semaine tu dois payer, 120€, 130€, 150€ ... Ça dépend combien tu acceptes". Il y en a certains qui louent leur compte.

Enquêtrice : Ça fait cher 150€ par semaine.

H. Kacem : Moi... tu vois celui qui a le scooter bleu ?

Enquêtrice : Oui.

H. Kacem : Je lui ai donné le scooter, comme il travaille aussi avec mon compte. [Silence]

Enquêtrice : OK.

H. Kacem : Il me donne 120 [euros] par semaine. [Silence] Parce que c'est moi qui paye l'assurance, qui prend tout... tu vois. [Silence]

Enquêtrice : Tu lui as donné un beau scooter.

H. Kacem : Avant il était plus neuf que ça. Entre amis on doit s'aider hein. (...) Des fois je donne des conseils là-dessus. Comme mon ami hier, il m'a appelé pour se connecter - parce qu'il utilise mon compte - et c'est ma photo. Parfois, *Uber* ils demandent une photo de toi pour se connecter. Ils vont demander "vous pouvez prendre une photo avant de vous connecter ?". Donc il m'appelle il me dit "t'es où ?", et puis j'arrive, on se donne un endroit où se rencontrer et on fait la photo de moi. (...) Oui, maintenant j'ai ouvert mon propre compte. Maintenant, les personnes qui sont en relation avec moi me demandent, "H. Kacem, tu me trouves un compte ?" "eh H. Kacem, il faut me faire l'inscription d'auto-entrepreneur"... Ça fait beaucoup de responsabilité. Maintenant, j'ai beaucoup de relations, et beaucoup de comptes. J'ai à peu près trois comptes, tu vois ?

Enquêtrice : Oui, je vois.

H. Kacem : Oui, tu vois.

Enquêtrice : Oui, donc c'est une sorte de contrat hein ?

H. Kacem : C'est une entreprise. [Rires]

Enquêtrice : Est-ce que dans les livreurs qui ont tous le même propriétaire de compte, est-ce qu'ils se connaissent entre eux ?

H. Kacem : Oui, ils se connaissent entre eux. Parce que c'est la famille, oui bien c'est des relations, des connaissances. Comme moi, il y a plusieurs personnes qui peuvent me dire " H. Kacem si tu vois quelqu'un qui a un compte, ou bien quelqu'un qui cherche un compte, tu me dis", et moi je lui parle de la personne. Je te donne un exemple, ma grande sœur [H. Kacem expliquera plus tard qu'il ne s'agit pas de sa vraie grande sœur, mais qu'il la considère comme telle] tu vois, elle aussi a compris comment ça fonctionne et elle prête des comptes. »

- Entretien avec H. Kacem, « patron », 15 février 2022

En augmentant leur flotte de livreurs et en les rendant dépendants de leur aide, les « patrons » renforcent les liens qui unissent les travailleurs entre eux (ils deviennent dépendants d'un espace de travail où les scooters sont réparés et où le « patron » s'est sédentarisé) mais également directement envers eux, puisque les sous-locataires leur doivent une dette tant morale que financière. Les « patrons » sont d'abord ceux qui conseillent à certaines de leurs connaissances de devenir livreur (pour rappel, 61,3 % des

enquêtés par questionnaires indiquent être devenus livreurs suite aux conseils d'amis ou de collègues).²⁹ C'est ce qu'explique, par exemple C. Taleb, livreur sous-locataire de compte, qui commencé la livraison depuis un peu plus de six mois sur les conseils du « patron » du sous-groupe des livreurs Algériens d'une aire d'attente, notamment parce que celui-ci « gère les petits problèmes » et « trouve les moyens » :

« C. Taleb : Moi ça fait 7 mois ! Tu sais quoi ? directement je suis venu le voir lui [montre A. Hassani] ! Et c'est lui qui m'a poussé à faire ce travail ! Parce que lui, il connaît tout le monde ici ! Il est ancien, il gère les petits problèmes, il trouve les moyens.

Enquêtrice : Oui, c'est gentil. (...) [A. Hassani dit quelque chose à C. Taleb pour qu'il le traduise de l'arabe au français]

C. Taleb : En plus il travaille [sur] les scooters, quand ils ont un problème avec un scooter, tout le monde l'appelle ! [Nous regardons leurs scooters garés à côté]

C. Taleb : Tout le monde, tout le monde l'appelle lui pour les scooters !

Enquêtrice : Bah c'est gentil, il faut s'entraider !

C. Taleb : On n'a pas le choix hein !

A. Hassani : Ou quand il y a un problème. »

- Entretien avec A. Hassani et C. Taleb, 1^{er} avril 2022

Ces configurations sociales et le rôle central des patrons dans les groupes sont, on l'a dit, inextricablement liés aux conditions matérielles d'existence des profils de livreurs les plus précarisés : la sous-location de comptes sur les plateformes est donc le premier levier permettant aux « patrons » d'asseoir leur domination sociale et économique dans le groupe. Le second moyen par lequel les « patrons » assurent cette position dans les collectifs de livreurs est lié à l'outil de travail indispensable de cette profession : les scooters. À l'instar d'A. Idriss, tous les livreurs constatent une augmentation du prix des scooters ces dernières années :

« Enquêtrice : Oui, parce qu'il paraît que même les prix des scooters ont augmenté ?

A. Idriss : Oui, ça a augmenté, ça a augmenté. »

- Entretien avec A. Idriss, 3 avril 2022

Cette augmentation du prix des véhicules est selon certains livreurs imputable aux stratégies commerciales des garages de l'agglomération : pour ces derniers, l'arrivée des plateformes de livraison de repas instantanée a engendré une hausse de la demande de deux-roues motorisés (due à l'accroissement du nombre de livreurs), et les garages ont en même temps augmenté les prix des scooters (selon H. Kacem, « patron » rencontré sur une aire d'attente, le prix de vente des scooters est passé de 1 000 € à 1 400 € en 2020 lorsqu'il a commencé la livraison à 2 500 € au début de l'année 2022). Comme ce livreur l'observe par ailleurs, les prix des réparations ont également augmenté durant cette période :

« Enquêtrice : Alors attends, juste une échelle, ça vaut combien un scooter à peu près ?

H. Kacem : Ah tu sais le prix des scooters ça varie. Avant, quand il n'y avait pas trop de livreurs ... Parce qu'au garage où on les achète, je sais pas s'ils ont compris que les scooters sont très importants... Mais avant, tu pouvais avoir un *Kisbee* à 1 000/1 400€, maintenant c'est devenu 2 500€.

Enquêtrice : Ah bah, eux aussi ils négocient !

H. Kacem : Ils négocient, ils négocient. Et puis tu vois quand il y a une petite panne ou un petit souci, quand tu vas au garage tu payes cher. L'autre fois, mon scooter est tombé en panne - c'était sûrement le piston - ils m'ont dit 500 € la réparation. Je l'ai garé deux semaines à la maison, sans travail. »

- Entretien avec H. Kacem, « patron », 15 février 2022

²⁹ Source : enquête Subwork, septembre 2021

Le discours d'H. Kacem illustre l'organisation du travail des groupes de livreurs : lorsqu'il évoque « au garage où on les [scooters] achète », H. Kacem fait notamment référence au fait que chaque groupe de livreurs s'équipe dans un même garage (H. Kacem se fournit par exemple dans un garage à Vertou, commune limitrophe de Nantes, et le recommande aux autres livreurs, notamment ceux qui sous-louent ses comptes sur les plateformes). Alors qu'il a acheté son scooter sur *Le Bon Coin* (comme de nombreux livreurs), H. Kacem n'a d'autre choix que de se rendre dans ce garage pour effectuer les réparations. Ce « patron » revend ensuite ses scooters au fur et à mesure aux livreurs qu'il « chapeaute ».³⁰ Ce témoignage illustre ainsi le troisième moyen par lequel les « patrons » assoient leur domination économique, sociale et symbolique dans les groupes de livreur et créent en ce sens leur système économique, avant tout basé sur la dette :

« Enquêtrice : Ok. Et comment tu l'as eu ton scooter ?

H. Kacem : Je l'ai acheté sur *Le Bon Coin* mais celui qui est passé ici [désigne un livreur qui vient de passer devant nous]. Lui, il a mon scooter.

Enquêtrice : Ah, tu lui prêtes ?

H. Kacem : Non, je lui ai vendu parce qu'il n'avait pas les moyens, et puis il travaille avec mon compte. Mon compte *Uber*. Parce qu'il a sa femme ici, et il n'a pas les moyens...

Enquêtrice : Tu l'aides ?

H. Kacem : Non, je l'aide pas, on négocie ! [Rires] »

- Entretien avec H. Kacem, « patron », 15 février 2022

À l'entraide apparente se révèlent les modalités de l'économie du don et de la dette. Aussi, comme H. Kacem, et plus généralement dans le cas de ces trois aires d'attente, les « patrons » sont non seulement ceux qui fournissent les scooters aux livreurs, mais ils sont également garants de leur réparation. Cette organisation « par le bas » de réparation des scooters sur les parkings fait ici aussi écho à ce que le Collectif Rosa Bonheur observait à Roubaix, lorsque les acteurs du travail informel installent des ateliers de réparations de vélos ou des garages à ciel ouverts (Collectif Rosa Bonheur, 2017). Ici, les parkings sont non seulement des espaces de travail directement produits par le fonctionnement des plateformes, mais deviennent également ceux du travail dit « informel » (pour reprendre les termes de ce Collectif). La division sociale du travail révèle ici des travailleurs « patrons » de leur groupe de livreurs, mais en même temps subalternes et dépendants des garages qui les fournissent et des éventuelles hausses de prix du matériel et des réparations.

Trois éléments principaux permettent par conséquent aux « patrons » d'asseoir leur rôle dominant au sein des groupes de livreurs. Le recrutement de livreurs précarisés qui n'ont pas d'autres moyens d'obtenir un emploi et auxquels ils sous-louent leur compte sur les plateformes de livraison leur permet de se constituer une « flotte » de livreurs qui travaillent pour eux, et assurent ainsi la reproduction de la main-d'œuvre. La vente de scooters leur permet par ailleurs de garantir aux livreurs qu'ils « chapeautent » l'accès à l'outil indispensable pour effectuer les tâches de travail. La maintenance de ces véhicules les rend enfin indispensables au quotidien pour les nouveaux livreurs. Ainsi, les « patrons » assurent et organisent l'accès aux ressources cruciales pour les livreurs de leur groupe, et structurent l'organisation du travail de cette main-d'œuvre.

Plus encore, le rôle des patrons explique les divisions raciales entre sous-groupes de livreurs sur les aires d'attente. Tout d'abord, les patrons « recrutent » des livreurs de la même nationalité qu'eux, conduisant à cette organisation en sous-groupe de mêmes origines nationales. Les réseaux d'interconnaissance entre ces groupes de jeunes hommes de même nationalité, et notamment les primo-arrivants, sont en effet ceux où les conseils et recommandations de « filons » pour obtenir du travail ou une solution de logement sont échangés. Comme en témoigne H. Kacem (encadré 10, ci-dessus), lorsqu'il évoque les livreurs sous-locataires de comptes (« parce que c'est la famille, oui bien c'est des relations, des connaissances. Comme

³⁰ Voir infra, « Encadré 9 : L'exemple d'un « patron » : des « petits conseils entre amis » à l'entre-exploitation »

moi, il y a plusieurs personnes qui peuvent me dire "H. Kacem si tu vois quelqu'un qui a un compte, ou bien quelqu'un qui cherche un compte, tu me dis", et moi je lui parle de la personne », les recrutements de livreurs sous-locataires se font généralement au sein de cercles d'amitiés ou familiaux des titulaires de comptes, qui sont généralement de même nationalité.

Les « patrons » présents sur les aires d'attente contribuent également à l'organisation spatiale des espaces de travail de trois façons. En premier lieu, leur présence continue et statique sur les aires d'attente leur permet de conserver certaines portions de parkings dans lesquelles ils se sont sédentarisés (figure 11 : « Espace 2 », « Espace 3 »), et ainsi d'assurer aux livreurs de leur groupe (dont les livreurs sous-locataires de leurs comptes) une place d'attente au plus près des restaurants, accroissant ainsi leurs chances de se voir attribuer une commande. En second lieu, cette présence prolongée leur permet d'assurer l'appropriation spatiale des portions de parkings qu'ils se sont appropriées face aux autres groupes de livreurs également présents sur l'aire d'attente (comme cela est par exemple le cas pour le groupe de livreurs algériens représenté sur la figure 11). En troisième lieu, et pour les raisons évoquées précédemment, ces aires d'attente sont aussi celles où les « patrons » identifient les nouveaux livreurs qui viennent patienter sur les parkings, qu'ils peuvent tenter d'inclure dans leur groupe, ou au contraire rejeter. Pour ces trois raisons, les divisions racialisées entre sous-groupes de mêmes nationalités au sein des aires d'attente sont directement liées aux dynamiques d'appropriations territoriales entreprises par les « patrons » de chaque groupe. Ces processus de territorialisation conduisent parfois à l'exclusion spatiale de certains livreurs vis-à-vis des groupes formés (les livreurs « solitaires » sur le schéma suivant). Cette mise à distance s'explique pour deux raisons principales : les « solitaires » peuvent l'être par refus d'adhérer à un groupe, voire d'être sous contrôle du « patron », ou parce que ces derniers ne souscrivent pas à leur présence au sein du groupe qu'ils supervisent.

Figure 11. Enjeux d'appropriation spatiale et divisions racialisées sur un parking de Nantes : du groupe uni au groupe fragmenté

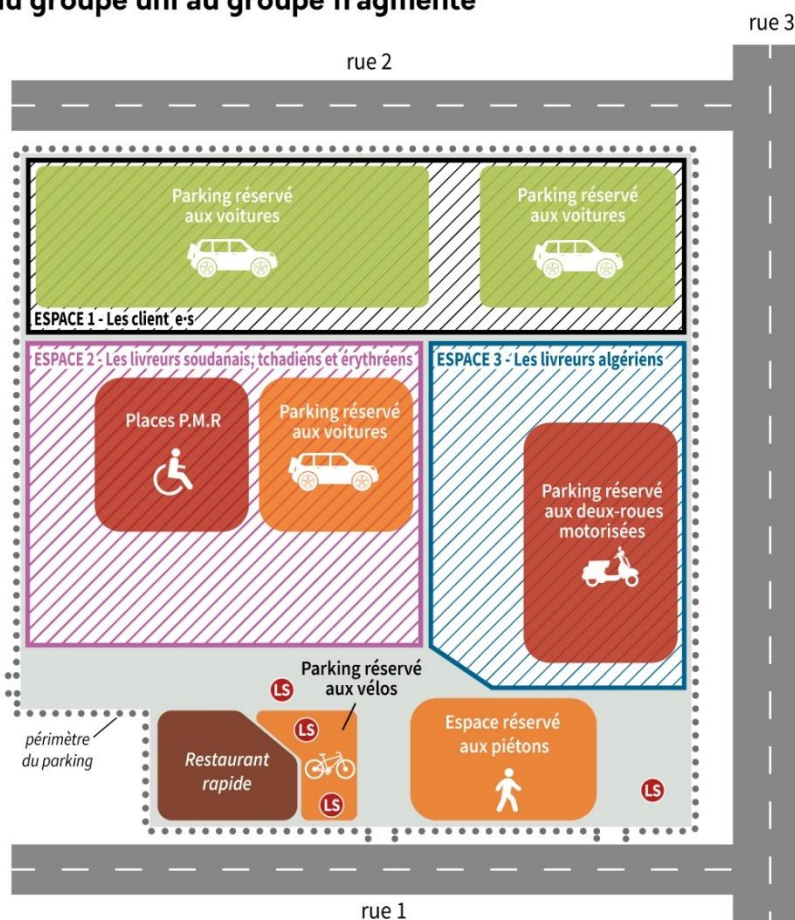
Enjeux d'appropriation spatiale et divisions racialisées sur un parking de Nantes : du groupe uni au groupe fragmenté

Témoignage d'Osman, livreur soudanais :

« Ici, on se connaît tous. Toutes les personnes connaissent les autres. C'est la même civilisation, la même langue. Oui, c'est très facile. Quand il y a des problèmes sur les scooters, je vais aller vers l'autre. Parce que lui, il connaît bien. C'est comme ça pour tout le monde : les Guinéens travaillent avec les Guinéens, les Algériens, les Soudanais aussi. [...] Par exemple, ici [il montre les autres livreurs autour de nous] c'est Soudanais. Pas d'autres origines. Et là-bas [O. désigne l'entrée du parking, située à une vingtaine de mètres de nous], Algériens. »

Témoignage de Chakib et Adil, livreurs algériens sous-locataires de comptes :

« - Adil : Nous pour les papiers c'est pas pareil.
- Chakib : Parce que nous on est pas la même chose. Parce que les Guinéens ils ont l'asile. Parce que nous on a pas de date pour les papiers, nous on a dix ans. Les algériens, marocains, tout ça. Algériens, marocains, tunisiens. Mais les blacks ils attendent qu'un an, un an et demi. [...] En fait, livreur c'est pour gagner un peu d'argent. Après, on va faire un autre truc, trouver un moyen pour recevoir les papiers. Après on se taille hein ! Trouver un vrai travail. On reste ici en France ! Mais tu vois, je vais te donner un exemple : aujourd'hui on travaille [silence] ... pas "pour de vrai". Au noir. Il y en a qui travaillent en intérim avec des faux papiers. Peut-être que demain on va faire ça, poser des faux papiers aux boîtes d'intérim. Trouver un vrai travail, parce que c'est la merde ! »



De l'appropriation spatiale à la relégation

Appropriation systématique	Appropriation partielle	Relégation
Places initialement prévues pour les client.e.s, appropriées par les livreurs	Appropriation en fonction de l'affluence des client.e.s et des horaires (appropriation spatiale plus importante en soirée)	Places de parking non appropriées par les livreurs (présence constante de client.e.s)

Les divisions racialisées

- espace approprié par les livreurs soudanais, cohabitation dans une moindre mesure avec les livreurs tchadiens et érythréens
- espace approprié par les livreurs algériens
- localisation des livreurs « solitaires »

Sources : enquête ethnographique réalisée de janvier à juin 2022
C. BURBAN, S. CHARRIER, mai 2023

Schéma publié dans : Burban C. (2024), « Les livreurs de repas nantais (2/2) : divisions racialisées et degrés de précarité internes au groupe », in F. Madoré, J. Rivière, C. Batardy, S. Charrier, S. Loret, *Atlas Social de la métropole nantaise* [En ligne], DOI : <https://doi.org/10.48649/asnmn.974>

La formation des sous-groupes de livreurs et le rôle des « patrons » recoupent les clivages de race et influencent fondamentalement la répartition spatiale des livreurs au sein de leurs espaces de travail. Bien qu'Osman Counde semble percevoir cette segmentation de l'espace comme simplificatrice de l'organisation des modalités de travail (cf. témoignage en rose sur le schéma ci-dessus), elle révèle néanmoins un autre facteur de hiérarchisation entre les sous-groupes en présence : cette segmentation

est aussi un facteur de mise à distance des minorités entre elles, et notamment de celles qui sont « moins avantagées » du point de vue de leur statut juridique.

La distance sociale et physique entre les sous-groupes de livreurs de nationalités différentes relève également de présupposés racistes entre les groupes, lesquels sont directement liés à ces inégales conditions matérielles d'existence entre les livreurs dû à leur statut en termes d'immigration. Certains livreurs ayant été régularisés peuvent bénéficier d'aides sociales notamment attribuées par la Région pour suivre des formations professionnalisantes, passer le permis ou se loger, alors que les livreurs étrangers sans papiers (Étrangers en Situation Irrégulière, ESI, sans titre de séjour valide) sont dans des situations plus précaires. Dès lors, les comparaisons entre sous-groupes se font une fois de plus en référence aux moyens matériels de subsistance. À titre d'exemple, l'augmentation du prix des scooters devient révélatrice des clivages que creusent ces inégalités :

« C. Taleb : Moi je l'ai acheté chez lui, c'est lui qui me l'a vendu ! C'est lui qui m'a vendu le scooter !

A. Hassani : Parce que le garage c'est cher, 2 100€, 2 200€ ! Alors que là on l'a acheté 750€.

Enquêtrice : Mais ça a augmenté !

C. Taleb : Ouais ! Avant un scooter ça coûtait 300 €, maintenant c'est 500 €. Comme les Guinéens ils font quoi ? nous, on ne peut pas acheter au magasin ! Mais quand tu trouves un Noir avec un nouveau scooter, lui il va faire quoi ? lui il va acheter rentable. Il touche 450 €, les aides de l'État, il va faire un tableau à 100 € par mois. Ou 200 €, 150 €. Nous, les Algériens, on a pas moyen ! On est tous ... Toute l'année, on est en galère ! Le problème c'est qu'on y arrive pas. [Rires]

Enquêtrice : Oui, je comprends. »

Entretien avec A. Hassani et C. Taleb, livreurs sous-locataires, 1^{er} avril 2022

En amont de l'extrait d'entretien proposé ci-dessus, C. Taleb, livreur Algérien, imputait aux clients « noirs venus du bled » les *dislikes* qu'il reçoit parfois suite à ses livraisons. Dans cet extrait, c'est également aux individus qui présentent les mêmes phénotypes (ici, la couleur de peau) qu'il reproche ces inégales conditions matérielles d'existence, liées à l'attribution d'aides sociales (« tu trouves un Noir avec un nouveau scooter (...) il touche 450 €, les aides de l'État (...). Nous, les Algériens, on a pas moyen ! »). Ce discours témoigne de l'essentialisation d'un groupe d'individus, ou se confronte le « nous » (ici, les livreurs Algériens) et le « eux » (ici, les livreurs originaires de pays d'Afrique subsaharienne), où cette altérité est considérée comme injuste car elle ne permet pas le même accès aux ressources cruciales. Cet accès inégal aux minimas sociaux et aux aides nécessaires à la subsistance provoque en retour des formes d'agentivité chez les livreurs qui n'y ont pas accès, et notamment la sous-location de comptes, comme en témoigne C. Taleb :

« C. Taleb : En fait, nous les étrangers, il y en a qui choisissent l'argent "clean" et il y en a qui choisissent l'argent "sale". Quand on arrive ici [en France] soit on va chômer, soit on va faire ce travail. Autant te dire que ...

[Un autre livreur, B. Dieng, resté à côté de nous] : C'est mieux que de voler !

C. Taleb : Voilà ! Mais le compte, c'est pas à nous. Ça veut dire qu'on nous demande notre e-mail [pour créer un compte], il y en a un qui le fait. Et on donne 150 [euros] par semaine, ou on fait 60/40.

Enquêtrice : Ouais ! Parce que j'ai rencontré un livreur qui me disait "150/semaine" à peu près.

C. Taleb : Il y en a qui font 150, d'autres qui font 100 euros. Lui il prend 40 et toi tu prends 60. Voilà, c'est comme ça.

B. Dieng : Ah oui, c'est comme ça ! (...)

Enquêtrice : Et du coup, vous vous voyez rester livreurs ... ?

C. Taleb : Non ! Pour moi non ! [C. Taleb traduit la question à A. Hassani qui se retourne vers moi]

A. Hassani : Non !

Enquêtrice : Et vous voudriez faire quoi après ? pourquoi vous ne voudriez pas rester livreurs et qu'est-ce que vous vous verriez faire d'autre ?

C. Taleb : En fait, livreur c'est pour gagner un peu d'argent. Après, on va faire un autre truc, trouver un moyen pour recevoir les papiers. Après on se taille hein ! Trouver un vrai travail. On reste ici en France ! Mais tu vois, je vais te donner un exemple : aujourd'hui on travaille [silence] ... pas "pour de vrai". Au noir. Il y en a qui travaillent en intérim avec des faux papiers. Peut-être que demain on va faire ça, poser des faux papiers aux boîtes d'intérim. Trouver un vrai travail, parce que c'est la merde ! »

Entretien avec A. Hassani et C. Taleb, 1^{er} avril 2022

Les clivages de race observés sur les parkings sont donc indissociables des rapports sociaux de domination de classe internes au groupe des livreurs, ou les fractions de livreurs travaillant légalement apparaissent socialement dominant dans le groupe, contrairement la main-d'œuvre dite « sans-papiers », contrainte de travailler clandestinement. Ces hiérarchies internes au groupe mettent par conséquent en lumière des inégalités statutaires plus structurelles entre les livreurs sous-locataires de comptes et subordonnés à leur « patron » et les livreurs en situation régulière, propriétaires de leurs comptes. Ces différences de statuts accentuent les sentiments d'injustice comme en témoignent les réactions de C. Taleb et A. Hassani (encadré 11).

Encadré 11. Quand les divisions racialisées des aires d'attente mettent en lumière des inégalités plus structurelles liées aux statuts en termes d'immigration

« Enquêtrice : C'est long les papiers ? Le livreur de tout à l'heure, il m'a dit qu'il avait attendu quatre ans.

C. Taleb : Quatre ans c'est rien ! [C. Taleb traduit à A. Hassani]

Enquêtrice : Ça peut être plus.

C. Taleb : Ça dépend. [Silence]

Enquêtrice : Non, non, mais c'est... [C. Taleb dit quelque chose à A. Hassani]

A. Hassani : Ah ouais ? [A. Hassani se retourne vers moi]

C. Taleb : C'est un algérien le mec qui t'a dit ça ?

Enquêtrice : Guinéen.

C. Taleb : Guinée ! Ah non ! Parce que nous on est pas la même chose. Parce que les Guinéens ils ont l'asile. [A. Hassani s'adresse à moi en arabe, d'un ton rapide et se relève, je ne comprends que "Guinée" et "asile"]

Enquêtrice : Ah oui, c'est ça ! C'est qu'ils ont le statut !

C. Taleb : Déjà quatre ans pour lui c'est trop !

A. Hassani : Nous pour les papiers c'est pas pareil.

C. Taleb : Parce que nous on a pas de date pour les papiers, nous on a dix ans.

Enquêtrice : Dix ans ...

A. Hassani : Dix ans, oui.

C. Taleb : Les algériens, marocains, tout ça. Algériens, marocains, tunisiens. Mais les blacks ils attendent qu'un an, un an et demi. Déjà ils sont payés. T'as vu, ils touchent les trucs de l'asile - 450 - son loyer, il est payé : il touche 450 par mois !

A. Hassani : Voilà !

C. Taleb : Ils travaillent *Uber*, et voilà. Nous, nous ! [A. Hassani rit]

C. Taleb : Nous, on paye ! Le loyer, on va acheter le scooter ! Nous au secours, on a aucune aide. [Silence]

Enquêtrice : Il y a des associations ou pas pour ça ?

C. Taleb : Non. Il y en a mais nous les algériens on a pas. [A. Hassani dit quelque chose en arabe, mais ne s'adresse ni à Chakib, ni à moi]

C. Taleb : Déjà on est venus ici, on cherche pas que la France donne, on cherche. Mais les autres, les blacks, ils viennent ici et ... Déjà, je crois que c'est un an et ils touchent 450 ! Son loyer est payé. [C. Taleb traduit ce qu'il dit à A. Hassani]. Même les courses, ils les payent pas je crois !

Enquêtrice : Ah ouais ? ils payent pas leur ... ?

C. Taleb : Ah non ! Première année ! Gratuit (...) [Nous] On est moyen pauvres, si on travaillait pour notre compte on serait bien. On est bien. [Silence] Mais là ... ! »

- Entretien avec A. Hassani et C. Taleb, 1^{er} avril 2022

Des rapports sociaux de domination en partie dus aux masculinités

L'enchevêtrement des rapports de domination de classe et de race subi par les livreurs des plateformes a fait l'objet d'analyses transversales dans la première et la troisième partie de ce document. **Cette dernière section examine les rapports sociaux de genre qui se jouent au sein de ce groupe professionnel et présente les différentes figures de masculinités qui le composent.** La main-d'œuvre qui assure les activités productives de la livraison de repas instantanée est, comme présenté précédemment, à large majorité composée de jeunes hommes racialisés. Les contributions en sciences sociales portant sur les emplois et le travail des classes populaires dressent le constat d'une division genrée du travail (Avril, Cartier, Siblot, 2019) où les hommes sont majoritairement ouvriers (depuis 1982, huit ouvriers sur dix sont des hommes), (Forment, Vidalenc, INSEE, 2020), travaillant par exemple dans le secteur de la construction, de la logistique, ou encore de l'industrie ou de l'artisanat. Les femmes sont quant à elle majoritairement employées (en 2019, les trois quarts des employées sont des femmes), (Forment, Vidalenc, INSEE, 2020 ; Amossé, 2004), et sont par exemple vendeuses, employées de services publics, employées de restauration, ou travaillent dans le secteur des services à la personne (le *care*). Dans le cas nantais, la géographie professionnelle de ces deux groupes (employés, GS5 et ouvriers, GS6) a été analysée en lien avec les clivages de genres qui les recoupent (Raimbault, 2022 ; Meuret-Campfort, Raimbault, 2022). En outre, depuis les années 1990 environ, les travaux portant sur le genre en sciences humaines et sociales l'analysent comme un système produisant des sexes inégaux et hiérarchisés.

Comme le soulignent par ailleurs É. Lépinard et S. Mazouz (2021), durant les trois dernières décennies, les théoriciennes féministes qui adoptent une perspective intersectionnelle (Crenshaw, 1991) invitent à penser le genre dans sa dimension sociale et symbolique et à l'analyser comme un processus relationnel imbriqué avec d'autres rapports de pouvoirs (notamment la classe et la race, mais également le handicap, l'âge ou l'orientation sexuelle, par exemple), (Lépinard, Mazouz, 2021 : 11). **Cette perspective permet d'analyser de manière transversale et dans un même ensemble les rapports sociaux de domination de classe, de genre et de race dans le but de situer les individus ou les groupes dans l'espace social.** À la faveur de cette approche relationnelle, l'étude des masculinités fait également l'objet d'investigations en sciences sociales, lesquelles analysent entre autres l'organisation sociale des masculinités au sein des rapports de production, et donc de la division genrée du travail (Connell, 2014).

Le champ des approches intersectionnelles fournit des outils précieux pour analyser les représentations symboliques et sociales qui façonnent ici les hiérarchies sociales internes aux groupes de livreurs. Figures contemporaines des métiers de la logistique en centre-ville, ces derniers travaillent dans l'espace public, particulièrement marqué par des divisions genrées et où les pratiques spatiales sont connotées selon le genre des individus. Loin d'être neutres, ces espaces contractent les représentations idéelles et matérielles de la société où se pensent et se vivent les rapports à l'altérité et où les rapports sociaux de domination et les effets de marginalisation sont particulièrement visibles (Hancock, 2014). Relativement aux caractéristiques spatio-temporelles de ce travail, les horaires de travail décalés des livreurs qui s'étendent tard le soir sont également celles où l'on retrouve « les cloisonnements invisibles » qui participent d'un « continuum de domination » où les femmes peuvent se sentir en insécurité (Luxembourg, Noûs, 2021) expliquant pour partie l'absence criante de femmes livreuses pour les plateformes. S'il ne s'agit pas ici de

discuter de la neutralité de l'espace public, ni du sentiment d'insécurité, les espaces dans lesquels s'effectuent le travail sont des facteurs déterminants de la division genrée du travail.

Un autre facteur explicatif peut également jouer sur cette division genrée, celui de l'environnement social des travailleurs. Aussi, puisque les livreurs sont quasiment tous des hommes, certains d'entre eux observent les rapports sociaux de domination genrés pouvant avoir lieu sur les aires d'attente :

« M. Dubois : À *Deliveroo* t'as du "dalleux" hein. T'en a certains, tu te dis ...

L. Durand : Ah mais nous on avait eu un problème avec un mec comme ça cet été ! On a eu un qui a tenu des propos à des ...femmes.

Enquêtrice : Ok, ouais.

L. Durand : Pas méchant, mais on a eu un retour, d'une seule personne.

Mathieu : Il s'est montré "avenant".

L. Durand : Ouais, "avenant". (...) Mathieu [à propos du métier de la livraison] Je pense que ça a cette image encore très masculine.

L. Durand : Même dans la rue, je me souviens de [nom d'une livreuse] et [nom d'une livreuse] qui avaient mis des messages disant que ça leur arrivait, durant un *shift*, d'avoir des remarques.

Enquêtrice : C'est la question ...

L. Durand : Elles en ont eu. »

Entretien avec M. Dubois et L. Durand, 4 mars 2022

Comme la sociologue R. Connell le constate dans son ouvrage *Masculinités, enjeux sociaux de l'hégémonie* (2014), quatre « types » de masculinités se définissent et co-existent dans l'organisation sociale, assurant la « perpétuation du patriarcat et la domination des hommes sur les femmes » (Connell, 2014 ; Moraldo, 2014 : 1), modelant les rapports de pouvoirs et notamment ceux de la division genrée du travail (les rapports de production, Moraldo, 2014) : les *masculinités hégémoniques, complices, subordonnées et marginalisées*. Ces quatre types existent réciproquement dans la structure sociale, en lien avec les rapports sociaux de genre et de race. La masculinité hégémonique représente « le modèle et l'incarnation du patriarcat » (Moraldo, 2014 : 3), les trois autres types se définissent en fonction de celle-ci. Cette approche intersectionnelle envisage les clivages internes qui structurent l'espace social des masculinités : les *masculinités complices* soutiennent la structure patriarcale en ce qu'elle leur assure une position sociale dominante, les *masculinités subordonnées* sont dominées dans cette structure patriarcale et s'érigent en contre-modèle, et les *masculinités marginalisées* sont exclues de leur position sociale dominante dans les rapports de pouvoirs du fait, par exemple, de leur appartenance à un groupe social perçu comme minoritaire (Connell, 2014).

Nous empruntons ici la typologie des profils de masculinités distingués par R. Connell pour les transposer aux groupes de livreurs enquêtés afin de creuser les dynamiques de hiérarchisations internes aux groupes. Cependant, les profils des livreurs ne correspondent pas pleinement aux définitions fondées par la chercheuse : nous utilisons la terminologie de ces profils comme outil pour distinguer différentes figures de livreurs et mieux comprendre les différents rôles de certains livreurs dans la structure sociale de ces groupes.

Les *masculinités marginalisées* s'apparentent ici aux livreurs « solitaires » qui, par choix ou par effet de relégation et d'éviction de la part des « patrons » des groupes, sont mis à distance. Cette marginalisation est d'abord observable à l'échelle des aires d'attente et traduit symboliquement une éviction de certains livreurs du groupe (cf. infra partie 3, ci-dessus). Les *masculinités subordonnées* correspondent aux livreurs sous-locataires de comptes : O. Counde par rapport à R. Kumar, son « patron » d'*Uber*, ou encore M. Diallo, subordonné à M. Keita, d'une dizaine d'années son aîné et qui l'a « pris sous son aile ». Cette subordination se manifeste par l'usage de termes mélioratifs et valorisants pour présenter leurs « patrons » en raison de la dépendance à la fois matérielle, symbolique et sociale qui les rattache à ces

derniers. Les séquences d'observations et de discussions informelles avec les livreurs révèlent finalement les figures de *masculinités complices*, où certains livreurs jouent de la proximité avec la « hiérarchie » (les « patrons »). Par exemple, de nombreux livreurs rencontrés à Feydeau en compagnie d'H. Kacem n'auront de cesse de le présenter en termes flatteurs. Ces livreurs sont par ailleurs ceux qui utilisent le terme « patron » pour s'adresser à lui.

L'expression de ces masculinités s'illustre d'abord par une comparaison systématique des « chiffres » du jour (revenus gagnés). Les *likes* reçus par les client·e·s tels que les comparent R. Kumar, J. Patil et O. Counde font de la comparaison une valorisation (cf. infra partie 2, « discussion collective » p.32) et permettent de déterminer « qui est le plus fort » (pour reprendre les mots de J. Patil), mais également de faire preuve de virilité. Ainsi, il n'est pas rare que cette comparaison s'accompagne de celle du nombre de kilomètres effectués, où le livreur ayant le plus de kilomètres au compteur est celui qui a le plus travaillé. En résulte une comparaison à la fois fondée sur des critères quantitatifs (les kilomètres) et qualitatifs (les *likes*), offrant ainsi la possibilité de se défaire de l'étiquette opérationnelle de « simple » travailleur et de gagner la considération du groupe. Ces observations présentent des similitudes avec ce que K. Meslin observe lors de son enquête menée dans les années 2000 auprès des ouvriers d'une entreprise de haute technologie (Meslin, 2011). En analysant les « techniques de division et de mise en concurrence des ouvriers », similaires à la concurrence sociale que l'on observe chez les livreurs telle qu'elle est créée par les plateformes, et en soulignant la dimension spatiale de ces techniques, la chercheuse constate notamment que certains ouvriers entendent se défaire de leur « étiquette d'ouvrier ». Ainsi, à l'image de son enquête, certains livreurs rencontrés, conscients des stigmates associés à leur travail, tentent de se démarquer des préjugés dont ils pourraient faire l'objet. Si certains livreurs procèdent à une séparation « eux » / « nous » fondées sur des critères raciaux, une distinction oppose également les « anciens » ou « nouveaux ». La division par l'espace telle qu'elle est produite par les plateformes oppose également les livreurs en voiture, qui se satisfont des bénéfices de ces véhicules leur permettant de livrer plus loin et plus vite, aux livreurs en scooters. Ces critères de comparaison traduisent la recherche d'un idéal, d'un attribut qui valorise la tâche et alimente le quotidien. Ils deviennent en même temps les critères de concurrence et de reproduction de rapports sociaux de domination.

Comme l'observe H. Rivoal dans sa thèse (2018) et dans plusieurs de ses publications qui visent à comprendre l'importance de distinguer la virilité des masculinités, les masculinités au travail doivent s'envisager dans leur dimension relationnelle et dynamique, intrinsèquement liée à la classe, à la race et au genre. Dans le cas des livreurs enquêtés, cela implique d'analyser les rapports de domination entre livreurs comme pris dans des rapports dissymétriques. Ces rapports sociaux de domination sont d'abord le résultat de figures de « patrons » qui possèdent un capital symbolique et culturel qui leur permet d'asseoir leur « hégémonie » sur les autres. Ils sont aussi facteurs du caractère racialisé et populaire de la population d'enquête, notamment marquée par l'isolement : « l'idéal de vie » et les comparaisons entre livreurs sont également celles de la stabilité (inégaie) qu'ils ont pu construire au sein d'un foyer et se fondent bien souvent dans la quête de construction d'une vie de famille hétéronormée. Alors, nombreux sont les livreurs qui, comme K. Ismail, expliquent chercher une compagne :

« K. Ismail : Moi je cherche une compagne, une petite compagne, calme. Tu vois ? Ça c'est une grande ville en plus, il y a des trucs pas bien »

Entretien avec K. Ismail, 3 avril 2022

Comme il en témoigne, K. Ismail cherche une compagne « calme ». Ces représentations genrées apparaissent ancrées chez les livreurs enquêtés, qui associent bien souvent les hommes « au corps » et les femmes « à l'esprit ». P. Petit, livreur non racisé, évoque à ce titre que les femmes sont le « Yin » et les hommes le « Yang », proposant ainsi une vision binaire opposant le genre féminin au genre masculin.

Un marché du travail populaire qui s'organise depuis les aires d'attente

Cette dernière partie documente les autres modalités de recrutement de cette main-d'œuvre populaire, et souligne le rôle-clé des « patrons », figures centrales des groupes de livreurs. Ces derniers organisent d'une part les groupes de livreurs à l'échelle des aires d'attente, et les relations de réciprocités qui les façonnent. Ils garantissent d'autre part aux livreurs les plus précaires (« primo-arrivants ») l'accès aux ressources fondamentales, tant matérielles (comptes sur les plateformes, scooters) que symboliques (« filons », conseils sur l'organisation du travail).

Les « patrons » rassemblent autour d'eux des livreurs de même nationalité, structurent et organisent le travail des livreurs sous-locataires de leurs comptes et sont aussi déterminants dans l'organisation spatiale des groupes de livreurs à l'échelle des aires d'attente. Comme le donnait à voir cette troisième et dernière partie, les aires d'attentes sont ainsi segmentées entre sous-groupes de livreurs de mêmes nationalités, et donnent à voir des divisions racialisées à plusieurs échelles (aires d'attente, aires du centre-ville ou plus périphériques) ; une segmentation que la présence continue des « patrons » sur les parkings ne fait qu'accentuer. Le volet de l'enquête qualitative souligne enfin les clivages que les inégales conditions matérielles d'existence entre livreurs créent entre ces sous-groupes. Ainsi, le rôle des « patrons » donne à voir leur domination sociale, économique et symbolique sur une fraction de livreurs particulièrement précaires, les « solitaires non cooptés », interne à la classe 1 « primo-arrivants ». **Ce volet de l'enquête révèle les hiérarchies internes aux groupes et creuse les sous-profils de livreurs internes aux gradients de précarité (cf. partie 1).**

À ces logiques-clés de classe et de race qui façonnent l'organisation de la main-d'œuvre « par le bas », s'ajoutent également les rapports sociaux de genres internes aux groupes, et des figures de masculinités plus ou moins dominées. Là aussi, les « patrons » ont un rôle dominant et les différentes formes de masculinités exposées dans cette troisième partie et structurent les relations sociales quotidiennes, les effets de comparaison entre livreurs, voire de concurrence. En d'autres termes, les activités de production liées aux plateformes numériques forment un travail atypique réalisé par une main-d'œuvre précaire, masculine et racialisée. Les rapports sociaux de classe, de genre et de race qui régissent l'organisation sociale des groupes de livreurs révèlent des clivages internes à ces derniers, visibles dans les espaces publics (rues, parkings) du cœur de l'agglomération nantaise.

Conclusion

Ce rapport de recherche présente qui sont les livreurs nantais des plateformes numériques, où ils travaillent et résident, la dimension spatiale de leurs conditions de travail et, enfin, de quelle façon ils s'organisent à l'échelle des aires d'attente auprès des restaurants. Ces portraits quantitatifs et qualitatifs permettent de mieux comprendre les **modalités de production et de reproduction de ce bassin de main d'œuvre populaire extrêmement précarisé** au sein des mondes urbains centraux et péri-centraux. Les livreurs sont auto-entrepreneurs, rémunérés à la tâche. Ils travaillent en moyenne plus de cinq jours par semaine, parcourent plus de 65 km par jour et gagnent souvent moins que le SMIC. Les protections sociales sont quasi-inexistantes, et de nombreux livreurs gagnent moins de 1000 € brut par mois.

La première partie, à partir d'une analyse des profils sociaux, des trajectoires professionnelles et d'immigration et des lieux de résidence des livreurs, montre que les plateformes dépendent largement de leur **capacité à mobiliser des travailleurs primo-arrivants**, souvent sans titres de séjour, ayant peu d'alternatives professionnelles, que les trajectoires résidentielles ancrent à proximité relative des principales aires d'attente des commandes. Trois profils distincts de livreurs illustrent un « gradient de précarité » au sein de ce groupe : les primo-arrivants (les plus précaires), les multi-actifs installés (ayant d'autres activités professionnelles) et les livreurs effectuant ce travail comme un « petit boulot » ou un emploi étudiant. Ce gradient de précarité permet de souligner certaines logiques clés de ce marché du travail populaire précaire dans les mondes urbains centraux.

Les modalités de recrutement de cette main d'œuvre associent celui de jeunes actifs, soit entrants sur le marché du travail, soit étudiants, avec la mobilisation de plus en plus marquée d'une main d'œuvre de primo-arrivants. Il s'agit plus concrètement d'immigrants récemment arrivés en France et dont le statut d'immigré, et les difficultés d'accès à des titres de séjour, peuvent entraver l'accès aux emplois salariés. Une partie de ces livreurs déclare ne pas avoir d'alternative professionnelle. Cette main d'œuvre, captive à ce titre, est mobilisée à travers des processus d'autorecrutement, *via* des réseaux interpersonnels. La faiblesse des revenus horaires contribue, de plus, à l'intensification du travail. L'enjeu pour les plateformes est donc de mobiliser ces deux fractions urbaines des classes populaires pour qu'ils travaillent dans la partie centrale de l'agglomération, soit depuis le centre historique, soit à partir des zones commerciales d'entrée de ville (relativement proches du centre dans le contexte nantais). La possibilité pour ces livreurs de résider dans la partie centrale de l'agglomération (hébergement d'urgence et parc de logements sociaux) se traduit par une relative proximité avec ces deux catégories d'aires d'attente. Cette géographie résidentielle est donc favorable à la mobilisation de cette main d'œuvre au sein des mondes urbains centraux.

La deuxième partie montre que **l'application et son algorithme dessinent l'espace de travail pratiqué par les livreurs**, depuis la commande à récupérer jusqu'à l'itinéraire de livraison. Le fonctionnement des plateformes contribue à répartir les livreurs entre les différentes aires d'attente et surveillent leurs déplacements. Dans ce cadre très contraint, et avec une compréhension partielle des logiques opaques des applications, les livreurs tentent d'ajuster leurs pratiques : choix des livraisons aux distances les plus longues afin de maximiser la rémunération, ou diminution du temps de trajet dans le but de maximiser le nombre potentiel de courses, et adaptation face aux dysfonctionnements du GPS. S'ils calculent en permanence les bénéfices possibles par rapport aux coûts temporels et financiers liés au prix de l'essence, ces logiques sont avant tout pilotées en amont par le fonctionnement des plateformes.

La partie 3 porte l'analyse à l'échelle des aires d'attente et de l'organisation des livreurs en petits groupes. Elle montre que, face à ces contraintes, ces groupes facilitent l'entraide et l'organisation informelle. Surtout, **ces groupes sont organisés autour de « patrons » qui, sur une base nationale, répartissent le travail et les ressources cruciales (comptes, véhicules) pour l'accomplissement du travail et la reproduction de cette main d'œuvre.**

De cette façon, à partir d'une méthode mixte, quantitative et qualitative, nous proposons une analyse par le bas de la production des espaces du travail de livraison de repas. Elle met en lumière la dimension spatiale spécifique aux rapports sociaux qui façonnent ce travail populaire atypique. Cette démarche s'inscrit dans les récentes réflexions des géographes sociaux francophones qui invitent à mener une géographie du travail « par le bas » (Chapuis et al, 2023) et se distingue des travaux de la géographie du travail anglophone qui portent sur la « gouvernance des marchés du travail locaux et les régimes de contrôle du travail, ainsi que les formes émergentes d'activisme syndical, du très local au véritablement mondial »³¹ (Castree, 2007 : 4). Elle peut par ailleurs se rapprocher des travaux de la « nouvelle géographie du travail » anglophone parus ces dernières années (Brogan and Tufts, 2017 ; Peck, 2018 ; Strauss, 2019) s'inscrivant dans une perspective intersectionnelle de la dimension spatiale des rapports sociaux au travail. Ces observations font également écho aux travaux du Collectif Rosa Bonheur (2017).

Afin de prolonger ces résultats, une première piste consisterait à engager une analyse « par le haut » de la production des marchés du travail de la livraison par les plateformes et la législation nationale. Un autre enjeu est celui de la comparaison. Tout d'abord, celui de la comparaison entre le cas nantais et celui d'autres villes françaises (Aldana et al, 2024 ; Cuny et al, 2024 ; Dablanc, 2021, 2020, 2019) et étrangères (Gebrial, 2022 ; Sun, Zhao, 2024), y compris dans les Suds (Souza, 2023 ; Vecchio et al, 2022). Enfin, nos recherches invitent à comparer du groupe des livreurs de repas avec d'autres factions des classes populaires, notamment racialisées.

³¹ Traduction des auteurs·rices

Table des matières

Les livreurs nantais des plateformes numériques.....	1
Bassin d'emploi précaire, main d'œuvre racialisée et travail populaire dans les mondes urbains centraux	1
Introduction.....	1
Présentation des enquêtes et des matériaux.....	4
1. Les livreurs de plateforme : la mobilisation d'une main-d'œuvre masculine, racialisée et précaire.	5
Des travailleurs indépendants extrêmement précarisés, un travail populaire.....	5
Les livreurs de plateformes de repas : une très grande majorité de jeunes hommes racialisés, souvent primo-arrivants.....	7
Un ancrage résidentiel dans les quartiers populaires et le centre : une géographie urbaine populaire et de l'immigration.....	11
Un gradient de précarité au sein des livreurs.....	14
Trois principaux profils structurent le gradient de précarité	18
Trois principaux profils : une concentration des vulnérabilités sociales au sein du groupe des « primo-arrivants »	21
La géographie résidentielle du gradient de précarité.....	22
Les logiques d'un bassin de main d'œuvre hautement précarisé dans les mondes urbains centraux.....	23
2. La production par les plateformes d'un espace de travail sous contraintes pour les livreurs	24
La dépendance aux plateformes et au fonctionnement de leur algorithme : déconnexion et tarification	24
L'attribution des livraisons : lieux d'attente et temporalités de la récupération des commandes.....	28
La production des espaces de livraison : relations à la clientèle et sédentarisation	32
La production des itinéraires de livraison : le GPS et son fonctionnement	35
3. Organisation des groupes de livreurs au sein de ces espaces de travail contraints.....	38
Patienter sur les parkings des restaurants : exploration micro-géographique des sociabilités qui forgent les modalités d'organisation des groupes de livreurs au sein de leurs espaces de travail	38
La dimension spatiale des divisions raciales des aires d'attente du centre-ville	44
Le rôle-clé des « patrons » dans l'organisation de la main-d'œuvre et la structuration des divisions raciales entre les groupes de livreurs sur les aires d'attente	47
Des rapports sociaux de domination en partie dus aux masculinités.....	56
Un marché du travail populaire qui s'organise depuis les aires d'attente	59
Conclusion.....	60
Table des matières	62
Table des figures.....	63
Bibliographie	63

Table des figures

Figure 1. Récupérer les commandes dans l'hypercentre et les zones commerciales aux portes de la ville	3
Figure 2. Des parcours migratoires en provenance de la moitié nord du continent africain.....	10
Figure 3. Des lieux de résidence dans les quartiers populaires et le centre.....	11
Figure 4. Une surreprésentation des livreurs dans les quartiers de logements sociaux.....	12
Figure 5. Absence de logique de proximité entre quartiers de résidence et lieux d'attente mais une géographie des groupes de livreurs à explorer.....	13
Figure 6. Graphe des variables retenues pour l'ACM (variables supplémentaires en italique)	15
Figure 7. Graphe de l'ACM : modalités des variables (variables supplémentaires en italique)	16
Figure 8. Graphe de l'ACM : individus colorés selon les modalités des variables supplémentaires : lieux d'attente, quartiers de résidence et nationalités.....	17
Figure 9. Classification à partir des 13 premières dimensions de l'ACM (76,3% de la variance), reportée sur le plan factoriel de l'ACM.....	18
Figure 10. Schéma d'une rue traversant le centre-ville de Nantes : un espace de travail stratégique proche des restaurants mais sous contraintes	42
Figure 11. Enjeux d'appropriation spatiale et divisions racialisées sur un parking de Nantes : du groupe uni au groupe fragmenté	53

Bibliographie

- ABDELNOUR S., MÉDA D. (2019), *Les nouveaux travailleurs des applis*, Paris, PUF.
- ADAM M., RIVANO H. (2020), « Données, quand le numérique produit et gouverne la ville », in Adam M., Comby E. (dir.), *Le capital dans la cité, une encyclopédie critique de la ville*, Paris, Amsterdam éditions, pp. 126-137.
- AGUILÉRA A., DABLANC L., KRIER C., & LOUVET N. (2022), « Platform-based food delivery in Paris before and during the pandemic: profile, motivations and mobility patterns of couriers », *European Transport Research Review*, 14(1), 45.
- AKL-RUELLE J., CANCE P-E., DELAPORTE L., HARDUIN D., LAIRÉ S. (2021), « Être livreur à vélo : passion ou exploitation », Forums Vies Mobiles [En ligne], URL : <https://forumviesmobiles.org/recherches/13524/etre-livreur-velo-passion-ou-exploitation>
- ALDANA J., BELLAMY R., LE LAY S., LEMOZY S., VIDAL J (2024), « Travailleurs des plateformes de livraison : enjeux de santé physique et mentale », Rapport Convention n°2023-CRD-03, Anses, 155 p. (anses-04500164)
- AMOSSÉ T., (2004). « Professions au féminin. Représentation statistique, construction sociale », *Travail, genre et sociétés*, 2004/1 N° 11. pp. 31-46, DOI : <https://doi.org/10.3917/tgs.011.0031>
- AVRIL C., CARTIER M. et SIBLOT Y. (2019), « Saisir les dynamiques de genre en milieu populaire depuis la scène du travail subalterne », *Sociologie du travail* [En ligne], Vol. 61 - n° 3 | Juillet-Septembre 2019, DOI : <https://doi.org/10.4000/sdt.21148>
- BARRAUD DE LAGERIE P., SIGALO SANTOS L. (2019), « Les plateformes de microtravail : le tâcheronnat à l'ère du numérique ? », in Abdelnour S., Méda D. (dir.), *Les nouveaux travailleurs des applis*, Paris, PUF « La vie des idées », pp. 33-46.
- BLANCHARD S., ESTEBANEZ J., RIPOLL F. (2021), *Géographie sociale. Approches, concepts, exemples*, Paris, Armand Colin « Cursus ».

- BOTTON H. (2022), « [L'ubérisation des quartiers populaires](#) », *Compass zOOm*, n° 27.
- BROGAN P., TUFTS S. (2017), « Labor Geography ». In *International Encyclopedia of Geography: People, the Earth, Environment and Technology*, édité par Douglas Richardson, Noel Castree, Michael F. Goodchild, Audrey Kobayashi, Weidong Liu, et Richard A. Marston, 1-9. Oxford, UK: John Wiley & Sons, Ltd. <https://doi.org/10.1002/9781118786352.wbieg0925>.
- BURBAN C. (2022) *Capitalisme de plateforme et divisions spatiales du travail populaire. Géographie sociale des livreurs de repas dans la métropole nantaise*, Mémoire M2 recherche, Nantes Université.
- BURBAN C. (2023), « La dimension spatiale du travail des livreurs des plateformes », *Carnets de géographes*, DOI : <https://doi.org/10.4000/cdg.9286>
- BURBAN, C., RAIMBAULT, N., BOTTON, H. (2023). Les livreurs de repas (1/2): l'ubérisation d'une fraction des classes populaires nantaises. in F. Madoré, J. Rivière, C. Batardy, S. Charrier, S. Loret, *Atlas Social de la métropole nantaise* [En ligne], eISSN : 2779-5772, URL : <https://asmn.univ-nantes.fr/index.php?id=965>, DOI : <https://doi.org/10.48649/asmn.965>.
- CASTREE, N. (2007). Labour geography: A work in progress. *International Journal of Urban and Regional Research*, 31(4), 853-862.
- CHAPUIS A., ESTEBANEZ J., RIPOLL F., RIVIÈRE J. (2023), « Géographies du travail. Du côté des travailleurs et des travailleuses », *Carnets de géographes*, 17 | 2023, DOI : <https://doi.org/10.4000/cdg.9703>
- CHARRIN È. (2014), *La course ou la ville*, Paris, éditions Seuil, coll. « Raconter la vie ».
- CLERC P. (2020), « Habiter l'école », *Carnets de géographes*. DOI: <https://doi.org/10.4000/cdg.5918>
- CLERVAL A. (2020), « Collectif Rosa Bonheur, *La ville vue d'en bas. Travail et production de l'espace populaire* », *Carnets de géographes*, 14 | 2020, DOI : <https://doi.org/10.4000/cdg.5563>
- COLLECTIF ROSA BONHEUR. (2019), *La ville vue d'en bas. Travail et production de l'espace populaire*, Paris, Amsterdam éditions.
- COLLECTIF ROSA BONHEUR (2017) « Les garages à ciel ouvert : configurations sociales et spatiales d'un travail informel », *Actes de la recherche en sciences sociales*, vol. 216-217, no. 1- 2, pp. 80-103, DOI : [10.3917/arss.216.0080](https://doi.org/10.3917/arss.216.0080)
- CONNELL R., (2014), *Masculinités. Enjeux sociaux de l'hégémonie*, Paris, Amsterdam éditions.
- CRENSHAW, K. (1991), « Mapping the Margins : Intersectionality, Identity Politics, and Violence against Women of Color », *Stanford Law Review*, 43, n°6, pp. 1241-1299, DOI : <https://doi.org/10.2307/1229039>
- CUNY C., LE CORRE T., DABLANC L., ESTEBANEZ J., GAUCHET L., LREGRAND M., MEUNIER J-M., RAIMBAULT N., ROUX A., SIMON G., TRANCHANT L., TORRES A. C., WENGLANSKI S. (2024), *La métropolisation au prisme des transformations du travail et de l'emploi. Enquête sur les « travailleurs essentiels » en Ile-de-France*. IRES, Rapport de recherche pour la Confédération Générale du Travail. CGT. 251 p. https://ires.fr/wp-content/uploads/2024/04/AOCTG_Projet1De2018_29032024.pdf
- DABLANC L., SAIDI N., AGUILÉRA A., BEKKA A., LAZAREVIC N. et al. (2019), « Enquêtes sur les micro entrepreneurs de la livraison instantanée à Paris » [Rapport de recherche], URL : <https://hal.science/hal-02374915>
- DABLANC L. (Dir.), AGUILÉRA A., PROULHAC L., WESTER L., LOUVET N. et PALOMO RIVAS J. (2020), « Enquête sur les autoentrepreneurs de la 'livraison instantanée' » [Rapport de recherche], URL : <https://www.lvmt.fr/wp-content/uploads/2020/06/Rapport-enque%CC%82te-2020.pdf>

- DABLANC L. (Dir.), AGUILÉRA A., KRIER C., ADOUE F., LOUVET N. (2021), « Étude sur les livreurs des plateformes de livraison instantanée du quart nord-est de Paris » [Rapport de recherche], URL : <https://www.lvmt.fr/wp-content/uploads/2021/04/Livreurs-2021.pdf>
- DABLANC L., PROULHAC L., & RAIMBAULT N. (2022), « [Enquête sur les travailleurs nantais des plateformes de livraison instantanée](#) », Rapport de recherche IFSTTAR, 2022.
- DABLANC, L., AGUILERA A., KRIER C., COGNEZ A., CHRETIEN J. ET LOUVET N. (2022) Etude sur les livreurs des plateformes à Paris et en petite couronne. Rapport d'enquête chaire Logistics City et 6T bureau de recherche. URL : <https://hal.science/hal-03903591v1/file/doc00035567.pdf>
- DEJOURS C. (2021), « Organisation du travail de plateformes capitalistes de livraison et santé », ouverture du colloque « Ubérisation et santé des travailleurs : analyses pluridisciplinaires du travail de livreur », Paris, Palais du Luxembourg.
- DESCHAMPS A. (2019), « Aménager la ville par le jardinage : la végétalisation participative de Lyon », *Géoconfluences*, URL : <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/lyon-metropole/articles-scientifiques/jardinage-vegetalisation-participative-lyon>
- FLEURY A. (2004) « La rue : un objet géographique ? », *Tracés. Revue de Sciences humaines* [En ligne], 5, DOI : <https://doi.org/10.4000/traces.3133>
- FORMENT V., VIDALENC J. (2020), « Les ouvriers : des professions toujours largement masculines », *INSEE FOCUS*, n° 199 [En ligne], URL : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4634325#consulter>
- FORMENT V., VIDALENC J. (2020), « Les employés : des professions largement féminisées », *INSEE FOCUS*, n° 190 [En ligne], URL : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/4634325#consulter>
- FOUCAULT M. (2006) [1975], *Surveiller et punir*, Paris, Gallimard, « TEL ».
- GARAT I. (2023), « La géographie du logement social (1/2). Un parc insuffisant, mais mieux réparti dans la métropole nantaise », in F. Madoré, J. Rivière, C. Batardy, S. Charrier, S. Loret, *Atlas Social de la métropole nantaise* [En ligne], DOI : <https://doi.org/10.48649/asnm.880>.
- GEBRIAL D. (2024), « Racial platform capitalism: Empire, migration and the making of Uber in London », *Environment and Planning A: Economy and Space*, 56(4), 1170-1194. <https://doi.org/10.1177/0308518X221115439>
- GOMES, B. (2022). « Capitalisme de plateforme : les travailleurs sans papiers toujours en bout de chaîne ». *Le Droit Ouvrier*, 892(12), 552-557.
- GOURLAND N. (2017), « Vendre ou courir, il faut choisir : déguerpissements et réinstallations des commerçants de rue à Lomé », *Géoconfluences* [En ligne], URL : <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations-scientifiques/dossiers-regionaux/afrique-dynamiques-regionales/corpus-documentaire/vendre-ou-courir-deguerpissements-lome>
- HANCOCK C. (2014) « L'espace ressource ou leurre : qu'est-ce que penser spatialement fait gagner, et perdre, à la réflexion sur le genre ? », *Les cahiers du Cedref* [En ligne], n° 21, <http://cedref.revues.org/958>
- HALBERT, L., RAIMBAULT, N. (2022). Dans l'envers des métropoles: Économie ordinaire, classes populaires invisibles et renforcement des inégalités. *CAMBO: CAhiers de la Métropole BOrdelaïse*, 21.
- JAN, A. (2018). Livrer à vélo... en attendant mieux. *La nouvelle revue du travail*, 13 | 2018, mis en ligne le 29 octobre 2018, consulté le 26 novembre 2024. URL : <http://journals.openedition.org/nrt/3803> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/nrt.3803>
- JOUBLOT FERRÉ S. (2022), « De la chambre à l'établissement scolaire, pluralité des expériences spatiales adolescentes », *Géoconfluences* [En ligne], URL : <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/informations->

[scientifiques/dossiers-thematiques/geographie-espaces-scolaires/geographie-de-l-ecole/ancrage-mobilites-adolescents](https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0950080420300000)

LEBAS C., (2022), « Procès Deliveroo : le géant de la livraison (enfin) pénalisé ? », *Hypothèses* [En ligne], URL : <https://moblivreurs.hypotheses.org/24>

LE LAY S., LEMOZY F. (2021), « Plateformes de travail et atteintes subjectives » intervention au colloque « Ubérisation et santé des travailleurs : analyses pluridisciplinaires du travail de livreur », Paris, Palais du Luxembourg.

LÉPINARD É., MAZOUZ S. (2021), *Pour l'intersectionnalité*, Paris, Anamosa éditions.

LUXEMBOURG C. et NOÛS C. (2021) « Les espaces publics sont-ils neutres ? Lecture spatiale des rapports sociaux de genre, lecture genrée des rapports socio-spatiaux », *Dynamiques régionales*, vol. 12, n° 3, pp. 12-40.

MAULAT J., MASTER 2 AMENAGEMENT DU TERRITOIRE ET URBANISME UNIVERSITE PARIS 1 2020-2021 (2021), « Être livreur à vélo : passion ou exploitation ? », *Forum Vies Mobiles* : <https://forumviesmobiles.org/recherches/13524/etre-livreur-velo-passion-ou-exploitation>

MÉDA D. (2019) « Le nouveau monde enchanté des plateformes : du mythe à la désillusion » in Adbelnour S., Méda D. (dir.) *Les nouveaux travailleurs des applis*, Paris, PUF, « La vie des idées », pp.89-102.

MESLIN K. (2011), « Espace fragmenté, ouvriers divisés : des ouvriers de la haute technologie face aux segmentations de l'espace de production », *Dimension spatiale des inégalités*, Presses universitaires de Rennes, DOI : <https://doi.org/10.4000/books.pur.26750>

MEURET-CAMPFORT È., RAIMBAULT N. (2022) « Les travailleuses des classes populaires de la métropole nantaise : plus nombreuses que les hommes mais invisibles », in F. Madoré, J. Rivière, C. Batardy, S. Charrier, S. Loret, *Atlas Social de la métropole nantaise* [En ligne], eISSN : 2779-5772, URL : <https://asmn.univ-nantes.fr/index.php?id=848>, DOI : <https://doi.org/10.48649/asmn.848>.

MORALDO D. (2014), « Raewyn Connell, Masculinités. Enjeux sociaux de l'hégémonie », *Lectures* [En ligne], *Les comptes rendus*, DOI : <https://doi.org/10.4000/lectures.13753>

PECK J. (2018), « Pluralizing labor geography », in GL Clark, MP Feldman, MS Gertler & D Wójcik (eds) *The New Oxford handbook of economic geography*. Oxford: Oxford University Press.

RAIMBAULT N. (2020), « Nouveaux emplois ouvriers, nouveaux territoires ouvriers ? Une comparaison des géographies professionnelles et résidentielles des ouvriers de l'industrie et des ouvriers de la logistique en Île-de-France », *Travail et emploi*, (162), pp. 71-102.

RAIMBAULT N. (2022), « Emplois et lieux de travail des classes populaires de la métropole nantaise : géographie des clivages professionnels et de genre », in F. Madoré, J. Rivière, C. Batardy, S. Charrier, S. Loret, *Atlas Social de la métropole nantaise* [En ligne], eISSN : 2779-5772, URL : <https://asmn.univ-nantes.fr/index.php?id=752>, DOI : <https://doi.org/10.48649/asmn.752>.

RAIMBAULT N., RIVIÈRE J. et BATARDY C. (2022), « Les dynamiques résidentielles des classes populaires au sein de la métropole nantaise : logiques de ségrégation et situations de mixité », in F. Madoré, J. Rivière, C. Batardy, S. Charrier, S. Loret, *Atlas Social de la métropole nantaise* [En ligne], DOI : <https://doi.org/10.48649/asmn.747>

RIVOAL H. (2018), *Les hommes en bleu : une ethnographie des masculinités dans une grande entreprise de distribution*. Thèse de doctorat de sociologie. Soutenue le 12-03-2018, Paris 8.

RIVOAL H. (2021), *La fabrique des masculinités au travail*, Paris, éditions La Dispute, coll. « Le genre du monde ».

- RIVOAL H., BRETIN H. et VUATTOUX A. (dir.), (2019) « Transformations du travail, transformation des masculinités », *Cahiers du Genre*, 2019/2 n° 67. pp. 5-24. <https://doi.org/10.3917/cdge.067.0005>
- SOUZA L. (2023), « The work of food couriers in Rio de Janeiro and digital labour platforms: the paths of precarisation », *Work in the Global Economy*, 3(2), 161-180. Retrieved Nov 19, <https://doi.org/10.1332/27324176Y2023D000000004>
- SRNICEK N. (2018), *Capitalisme de plateforme, l'hégémonie de l'économie numérique*. Montréal, Lux Éditions.
- STRAUSS K. (2019), « Labour Geography III: Precarity, Racial capitalisms and Infrastructure », *Progress in Human Geography*, 44(6), pp. 1212–1224
- SUN P., ZHAO Y. (2024), « Platformed distinction work: Rethinking the migration and integration of food delivery workers in China », *Environment and Planning A: Economy and Space*, 56(4), 1211-1226. <https://doi.org/10.1177/0308518X221090245>
- TALANDIER, M. (2023). *L'économie métropolitaine ordinaire : Invisible, oubliée, essentielle*. Paris: Autrement.
- TRANCHANT L. (2021), « Collectif Rosa Bonheur, La ville vue d'en bas. Travail et production de l'espace populaire, Paris, Editions Amsterdam, 2019, 240 p. », *La nouvelle revue du travail* [En ligne], 19 | 2021, DOI : <https://doi.org/10.4000/nrt.10058>
- VECCHIO G., TIZNADO-AITKEN I., ALBORNOZ C., TIRONI M. (2022), « Delivery workers and the interplay of digital and mobility (in)justice », *Digital Geography and Society*, Volume 3, ISSN 2666-3783, <https://doi.org/10.1016/j.diggeo.2022.100036>.
- WEIL S. (1951), *La condition ouvrière*. Paris, Gallimard, « Idées ».