



Le nouvel esprit du capitalisme et le livreur racisé

Zoé Manfredini

© Une analyse de l'IRFAM – Liège, 2026 – n°2

Le *nouvel esprit du capitalisme* (Boltanski et Chiapello, 1999) se manifeste à Liège notamment par l'économie de plateforme, à travers l'activité des coursiers travaillant « avec ou pour »¹ *Deliveroo* et *Uber Eats*. Notre objectif est de comprendre comment les valeurs d'autonomie, de flexibilité et d'engagement individuel, promues par ces plateformes, influencent les trajectoires des collaborateurs, leur rapport au travail, leurs possibilités d'action collective et leurs droits sociaux.

L'analyse repose sur des entretiens menés avec des coursiers liégeois, mais aussi avec des syndicalistes, le directeur d'une organisation patronale et des salariés des deux plateformes. Ces discours ont été analysés afin d'y identifier les mécanismes d'adhésion ou de résistance à l'idéologie managériale propre au capitalisme de plateforme.

L'étude met en lumière les effets concrets de cette idéologie sur les conditions de travail des coursiers, notamment en matière de précarisation, d'isolement et de difficultés à se

solidariser. Elle souligne également l'importance des rapports sociaux de race dans les dynamiques de captation à l'œuvre, en montrant comment la racialisation des travailleurs accentue leur vulnérabilité face à ce système.

En s'inscrivant dans une perspective critique, notre travail contribue à éclairer les transformations contemporaines du travail et les logiques de domination qui traversent l'économie de plateforme, afin d'informer les acteurs du secteur de l'intégration, de l'insertion et de la protection sociale.



Travail de plateforme à la demande

Le *travail de plateforme* désigne des activités organisées par des interfaces numériques qui gèrent l'interaction entre usagers via des « mécanismes multiface de coordination algorithmique » (Casilli, 2019). Ces plateformes se présentent comme de simples « intermédiaires » entre acteurs humains (clients, prestataires, annonceurs) et objets

¹ Cette expression porte elle-même la trace de l'enjeu sous-jacent : l'expression « travaillant pour » sera utilisée dans le reste de l'analyse pour des raisons de clarté.

connectés, sans se reconnaître en tant qu'employeurs (Dujarier, 2019). Parmi ce type d'activité, *le travail de plateforme à la demande* constitue une catégorie spécifique où les prestations, souvent physiques et visibles dans l'espace public, impliquent un engagement corporel et une dépendance économique réelle des travailleurs (Abdelnour et Méda, 2019). C'est cette forme qui caractérise notamment le travail des coursiers pour le compte de Deliveroo ou Uber Eats, avec des conditions d'emploi marquées par la pénibilité et la visibilité sociale.



Enjeux juridiques et revendications autour du travail des coursiers

Les entreprises Deliveroo et Uber Eats ont été de nombreuses fois poursuivies pour salariat déguisé. Elles réfutent toute relation de subordination en revendiquant leur rôle limité dans l'organisation du travail des coursiers. Ce flou juridique que Dufresne (2022) qualifie de « brouillage des frontières entre salariat et indépendance » leur permet de contourner le droit du travail et de renforcer leur position dominante sur un marché global dérégulé.

En Belgique, des syndicats comme la CSC et la FGTB revendiquent depuis 2018 la requalification des coursiers en salariés. Cette mesure permettrait aux travailleurs d'intégrer la commission paritaire 140.03 et de bénéficier d'un salaire minimum, ainsi que de protections sociales. Ces revendications s'opposent aux

pratiques des plateformes, qui, tout en qualifiant les coursiers d'indépendants, exercent un contrôle étendu sur leur activité en imposant unilatéralement les tarifs, en surveillant en temps réel leur position et en appliquant des sanctions telles que des avertissements ou des blocages de comptes².

Ces syndicats rejettent fermement l'émergence d'un troisième statut — celui d'économie collaborative — perçu comme une tentative d'institutionnaliser une précarité structurelle en imposant aux travailleurs les contraintes des indépendants sans les protections du salariat. Les coursiers sont ainsi souvent qualifiés de « faux indépendants », reflétant leur subordination économique et organisationnelle aux plateformes.

Cependant, grâce à de puissants moyens financiers des plateformes, les recours en justice restent insuffisants et les coursiers demeurent considérés comme indépendants par les tribunaux³.



Une nouvelle aire capitaliste ?

Sennett (2006) et Lordon (2010) permettent de penser l'engagement des individus dans les nouvelles formes du capitalisme, au-delà des seuls impératifs de subsistance. Ils montrent comment les travailleurs peuvent être intégrés idéologiquement au système, même si une tension subsiste entre cette intégration et la possibilité de critique du système (Boltanski et Chiapello, 1999). Les auteurs soulignent néanmoins une réduction croissante des marges de résistance face à l'exploitation et à l'aliénation.

Ces travaux analysent la transition d'un capitalisme industriel fondé sur des dispositifs

² Entretiens avec des syndicalistes de la FGTB et de la CSC de Liège, en 2023-2024.

³ Cour du travail de Bruxelles, arrêt n° 2022/AB/12, 2022/AB/43 et 2022/AB/118, décision dont appel n° 19/5070/A, prononcé le 21 décembre 2023.

collectifs de sécurité, à une forme plus récente, caractérisée par la flexibilité. Dans le capitalisme dit « social », la sécurité est assurée collectivement par l'entreprise bureaucratique et les protections sociales. Dans sa forme actuelle, par contre, la sécurité repose sur l'individu et s'échange contre une flexibilité censée être source d'enrichissement personnel à travers des projets successifs, une *employabilité* accrue et un élargissement de réseau.

Les années 1990 voient ainsi l'émergence d'un modèle de l'entreprise en réseau. La notion renvoie à la « propension universelle à faire des liens ». Travailler en réseau signifie travailler sans frontières. Les groupes fonctionnent de manière informelle et partagent l'information, ce qui est facilité par les nouveaux moyens de communication (Boltanski et Chiapello, 1999).

L'individualisation de la sécurité s'accompagne d'un transfert du risque et de l'effort productif vers les travailleurs. Elle se manifeste notamment par une distanciation accrue entre directions et exécutants, une valorisation de l'autonomie, une surveillance continue et une personnalisation des situations de travail.

Distanciation sociale et géographique

D'après ces auteurs, le capitalisme contemporain organise une distanciation croissante entre les instances de décision et les exécutants, à la fois sur le plan géographique — sous-traitance et externalisation — et sur le plan social, à travers une dissociation entre commandement et responsabilité (Sennett, 2006). L'inégalité se traduit en distance : plus la distance est grande, moins le lien est ressenti de part et d'autre, et plus l'inégalité sociale augmente. Cette réorganisation ne se limite pas à la réduction des interactions entre le centre et la périphérie de l'entreprise, elle

déconnecte également les dirigeants des réalités vécues par les travailleurs.

Délégation de la responsabilité aux travailleurs

Cette délégation de responsabilité est rendue possible par un déséquilibre croissant entre capital et travail, au profit du premier. Le capital impose ses conditions de travail de plus en plus fortement (Sennett, 2006). « Les déplacements opérés [chômage de masse, affaiblissement des règles de licenciement...] ont redonné l'initiative au capital et au management » (Boltanski et Chiapello, 1999). Dans ce système, ce n'est plus le capital qui s'adapte, mais c'est le travail qui doit absorber les fluctuations économiques, souvent par une baisse des salaires, une intensification des efforts et une réduction des effectifs (Lordon, 2010).

Par ailleurs, l'externalisation caractéristique du néolibéralisme favorise une logique de « mise sous tension » : seuls les temps productifs sont rémunérés, tandis que les temps morts, autrefois inclus dans la journée de travail, sont exclus. La délégation de la responsabilité s'accompagne donc d'une exigence accrue d'autonomie et d'autodiscipline chez les travailleurs.

Valorisation de l'autonomie et réalisation de soi

Dans la configuration néolibérale, les travailleurs sont livrés à eux-mêmes pour atteindre des objectifs toujours plus exigeants. L'autonomie devient un impératif, tout comme l'autodiscipline, désormais exigée comme une qualité intrinsèque du travailleur (Sennett, 2006). Il ne s'agit plus seulement de produire, mais aussi de gérer soi-même sa sécurité sociale, son emploi du temps, sa mobilité, sa connectivité, ses performances.

Pour Lordon (2010), cette autonomisation apparente s'accompagne d'un travail sur les affects : l'entreprise cherche à aligner les désirs des individus sur ses propres objectifs, en effaçant les frontières entre la personne et sa force de travail. Le néolibéralisme produit ainsi un rapport émotionnel au travail lui-même, présenté comme une source d'épanouissement personnel. Cela vise à susciter un plaisir intrinsèque à l'activité, qui devient à la fois contrainte et source supposée de joie.

Surveillance continue et autodiscipline

Selon Boltanski et Chiapello (1999), la mise sous tension des travailleurs s'appuie sur les nouvelles technologies de l'information qui renforcent la logique de contrôle en permettant un suivi continu, éliminant les périodes d'inactivité et un enregistrement systématique des actions, rendant possible un contrôle en temps réel ou rétrospectif. Si l'informatisation donne l'impression d'accroître l'autonomie, elle intensifie en réalité le travail par une pression constante liée aux exigences de performance.

Cette adhésion ne relève pas seulement de la contrainte externe, mais d'un investissement subjectif des individus dans leur activité, conduisant à une « subordination totale » (Lordon, 2010). Les individus ne sont plus soumis uniquement à des normes externes, mais s'autodisciplinent et s'automobilisent au service de l'entreprise.

Individualisation des situations de travail

Ces processus reposent sur l'individualisation des situations de travail. La rémunération fondée sur les performances individuelles renforce le contrôle de l'employeur en isolant les travailleurs, qui voient leurs succès ou échecs attribués uniquement à leurs compétences personnelles.

Cette responsabilisation individuelle devient un outil de domination, intensifiant la pression et le sentiment d'impuissance face à un système d'exploitation toujours plus fluide et exigeant (Boltanski et Chiapello, 1999).

Le nouvel esprit du capitalisme redéfinit le rapport de force entre employeurs et syndicats, au détriment de ces derniers, dans un contexte d'individualisation croissante des relations de travail. L'autonomie apparente des travailleurs remplace la sécurité collective jadis garantie par les protections syndicales, offrant ainsi aux employeurs une marge d'initiative accrue dans l'organisation du travail.

Ce processus contribue également à la désolidarisation des travailleurs. Les auteurs soulignent une « *désintégration de la communauté de travail* » provoquée par la coexistence de statuts et situations différenciés au sein d'un même espace professionnel.



Une enquête itérative au pays des livreurs

Notre analyse s'appuie sur 24 entretiens réalisés en 2023 et 2024 à Liège, principalement avec des livreurs de plateformes, mais aussi quelques des syndicalistes, le directeur d'une organisation patronale et deux personnes ayant occupé des postes en interne dans ces plateformes.

La rencontre des coursiers s'est faite par contacts directs dans l'espace public, au centre de Liège. Une seule livreuse a accepté de participer à un entretien. Cette sous-représentation pose la question du genre dans un secteur fortement masculin (Aunis et Stevens, 2021).

Le terrain d'enquête s'est révélé particulièrement sensible, marqué par une forte défiance à notre

égard, aussi bien de la part des coursiers que des salariés des plateformes. Du côté des coursiers, la méfiance provient avant tout de la peur des contrôles policiers, qui inquiètent tous, mais de manière amplifiée les sans-papiers, pour qui ces contrôles peuvent entraîner la saisie de leurs outils de travail ou un placement en garde à vue, dans un contexte d'exercice « au noir ». S'agissant des salariés des plateformes, la réticence s'inscrit dans un contexte plus institutionnel, lié aux controverses et procédures judiciaires en cours concernant des accusations de salariat déguisé. Ce climat de suspicion a eu des répercussions concrètes sur le déroulement des entretiens, provoquant parfois des formes d'autocensure ou des interruptions soudaines.



Constats

Les profils des livreurs sont variés, comme leurs statuts administratifs : âgés entre 24 et 40 ans, la plupart sont originaires du Maghreb, de l'Afrique subsaharienne, du Moyen-Orient. Plusieurs ont un diplôme de l'enseignement supérieur non reconnu en Belgique. Ils occupent des logements modestes, des colocations ou des chambres peu salubres. Ils se déplacent à vélo, scooters ou trottinettes. Leurs revenus sont instables, allant d'environ 900 à 2300 euros bruts par mois, obtenus au prix de journées de travail jusqu'à 12 h. par jour.

Corps à risque, travail sous tension

La délégation accrue de la responsabilité productive et des risques vers les travailleurs s'inscrit dans un contexte de distanciation sociale et géographique croissante entre les échelons

hiérarchiques. Cette dynamique entraîne une *auto-accélération* chez les coursiers, incités à élaborer des stratégies d'adaptation pour maximiser le nombre de courses. Ils acceptent alors des conditions plus risquées — comme la prise en charge de plusieurs commandes simultanément ou une exposition accrue aux accidents (Lemozy, 2019). Ces risques, entièrement assumés par les livreurs, traduisent un désengagement marqué des plateformes à leur égard. Ainsi, l'effort productif s'intensifie non seulement par l'allongement des horaires, mais aussi par l'accélération du rythme.

Souhel⁴, livreur, raconte ainsi qu'après avoir accepté deux commandes simultanées, son scooter est tombé en panne, entraînant la suspension temporaire de son compte par la plateforme :

« un jour j'ai pris deux commandes [...] et mon scooter est tombé en panne. Monsieur Franck m'a téléphoné, il m'a dit "Ma commande monsieur ?" [...] Sarah a appelé en disant "Ma commande devient froide !" [...] et soudain, mon compte a été suspendu trois jours ».

Par ailleurs, l'externalisation du travail, caractéristique majeure du néolibéralisme, favorise cette mise sous tension en rémunérant uniquement les périodes productives, excluant les temps morts. Deliveroo et Uber Eats ne rémunèrent que les livraisons effectuées, pas les périodes d'attente entre les commandes. Lemozy (2019) souligne que cette division du temps de travail entre moments productifs et non productifs génère une forte anxiété chez les livreurs qui perçoivent ces temps d'attente comme perdu ni valorisé financièrement par les plateformes ni reconnu symboliquement. Cette situation les pousse à « chasser l'attente » en

⁴ Les prénoms utilisés sont des pseudonymes.

adoptant des stratégies d'accélération ou d'hyperdisponibilité, y compris durant les pauses.

Faycel illustre cette dévalorisation des moments d'inactivité perçus comme une perte par rapport à un emploi classique :

« L'avantage de l'usine : tu travailles à un salaire fixe et avec un temps limité. Mais chez Uber, tu n'as parfois pas de commandes pendant 1, 2, 3 heures, surtout le matin, tu perds ton temps à attendre. »

Les plateformes participent activement à cette mise en tension en utilisant des majorations lors des pics de demande ou en supprimant, comme Deliveroo, l'affichage de la distance entre le restaurant et l'adresse du client, poussant ainsi les livreurs à accepter des courses plus longues qu'ils n'auraient choisies autrement.

Les travailleurs racisés des plateformes

Bernard (2023) souligne que le statut d'« *exclus d'un emploi protégé* » souvent attribué aux travailleurs des plateformes est étroitement lié à une condition racisée. Aunis et Stevens (2021) décrivent une transformation du profil sociodémographique des coursiers : initialement composés de jeunes étudiants blancs passionnés de cyclisme, ils sont désormais majoritairement des hommes immigrés, contraints de recourir à cette activité faute d'autres perspectives professionnelles.

Barrières structurelles à l'emploi et indépendance

Ces travailleurs sont confrontés à de nombreux obstacles structurels à l'emploi : racisme sur le marché du travail, barrières linguistiques, interruption des études, non-reconnaissance des diplômes ou encore conditions administratives restrictives. Dans ce contexte, les plateformes apparaissent comme l'un des rares débouchés

accessibles en raison de leur *flexibilité*. Bernard (2023) analyse ce lien entre déqualification et racialisation : ces profils sont ciblés et placés dans les maillons les plus précaires d'un système productif fondé sur l'externalisation.

C'est ce que montre le parcours d'Assia, sans-papiers d'origine marocaine, qui livre des repas en trottinette pour Uber Eats :

« J'ai master en physique au Maroc et j'ai aussi attestation d'aide-pharmacienne... Après je suis venue ici [...] Quand j'aurai mes papiers, je demanderai l'équivalence de mon diplôme et je travaillerai normalement ».

L'un des éléments clés de cette captation réside dans la valorisation du statut d'indépendant perçu « comme un levier symbolique d'ascension sociale » (Bernard, 2023). Ce statut est apprécié parce qu'il représente une échappatoire à un salariat jugé contraignant et peu valorisant ou simplement impossible pour des questions administratives. Bernard souligne que l'indépendance permet « d'échapper à une forme de résignation », faisant de cette position un moyen symbolique de reprise de contrôle sur sa trajectoire migratoire et professionnelle.

Pour les travailleurs racisés rencontrés, le salariat a été synonyme de faibles rémunérations, forte subordination hiérarchique et peu de perspectives d'évolution. Dans ce contexte, le statut « d'indépendant » est vécu comme une forme d'autonomie conquise, notamment à travers la possibilité de choisir ses horaires, ce qui contribue à une impression réelle de liberté. Pourtant, cette autonomie reste largement illusoire : les plateformes imposent un tarif, contrôlent les déplacements via la géolocalisation, peuvent désactiver les comptes et instaurent des formes de sanction implicites ou explicites en cas de non-disponibilité ou de refus de commandes.

Abdelnour (2017) insiste sur le fait que ce statut est souvent choisi après des expériences salariées dévalorisantes, conférant à l'indépendance un sentiment initial de revalorisation personnelle.

Cette vision est illustrée par le témoignage de Souleyman qui évoque un contrôle hiérarchique sévère et une sous-rémunération qu'il associe à « de l'esclavage » :

« Premièrement je travaillais dans un restaurant avec un mec [...] Oui je livrais pour lui, je nettoys la vaisselle, je faisais tout. Je préparais les sandwiches. Et après je ne me suis plus senti à l'aise avec lui et il ne me payait pas bien. J'ai ramassé un peu d'argent, j'ai acheté une moto [...] et j'ai commencé mon travail chez Deliveroo. »

Enfin, pour Bernard (2023), la logique migratoire peut être pensée comme une logique entrepreneuriale : migrer, c'est déjà entreprendre, en cherchant à échapper à une violence structurelle (guerres, pauvreté, discriminations) pour accéder à une mobilité sociale ascendante. Le recours à l'entrepreneuriat — même précaire — apparaît ainsi comme une prolongation de cette logique dans un contexte où les protections sociales font défaut :

« Je ramasse un peu d'argent maintenant et après un maximum, inch Allah, trois mois, quatre mois, j'ouvre mon propre projet tout seul. [...] En fait, je suis en vrai coiffeur. »

La discipline comme levier de réalisation de soi

Comme l'explique Lordon (2010), le néolibéralisme produit des désirs intrinsèques, orientant les individus vers la réalisation de soi à travers l'activation au service de l'entreprise. Bernard (2023) montre comment cette dynamique se combine à une « éthique du travail rigoureux et de l'effort », intégrée par certains travailleurs racisés dans le but de se distancier des stigmates

collectifs qui leur sont assignés, notamment ceux associés à la figure de « l'assisté ». Confrontés aux discriminations, ils intériorisent l'idée qu'ils doivent « en faire mieux et plus » pour prouver leur valeur et ne pas être assimilés aux membres du groupe perçus comme « déviants ».

« Si je viens ici, je me débrouille tout seul [...] Je ne viens pas pour être au chômage » (Faycel).

Dans cette logique, certains vont jusqu'à dénoncer les pratiques perçues comme illégitimes d'autres livreurs — notamment les sans-papiers utilisant des comptes loués — afin de se démarquer d'une image négative projetée sur le groupe :

« Certaines personnes volent les commandes parce qu'ils s'en foutent, ce n'est pas leur compte » (Elias).

La conformité aux attentes de la plateforme devient alors une stratégie de distinction et de valorisation de soi. Comme le montrent Boltanski et Chiapello (1999), cette autonomie apparente masque une autodiscipline structurée par un pouvoir diffus, exercé via la géolocalisation ou la notation. Ces travailleurs finissent ainsi par intégrer les normes dominantes comme moyen de reconnaissance sociale, rejoignant l'analyse de Lordon (2010) sur l'intériorisation des impératifs néolibéraux.

Entre adhésion et lucidité

La revalorisation symbolique associée au statut d'« indépendant » reste ambivalente. Bernard (2023) montre que les livreurs perçoivent clairement l'illusion d'autonomie : derrière la façade, ils subissent un rapport de subordination bien réel (horaires contraints, prescriptions algorithmiques, dépendance économique). Cette lucidité s'accompagne d'un sentiment croissant de désillusion, nourri par une subalternisation matérielle et symbolique. Méprisés dans leurs

interactions quotidiennes, ils incarnent malgré eux la figure stigmatisée de l'économie de plateforme. Comme l'écrivent Aunis et Stevens (2021) : « Très mal rémunérés, sans couverture sociale face aux risques du travail, ils sont très vite devenus, dans les médias et une partie de l'opinion publique, le symbole malheureux de l'économie de plateforme. Leur visibilité, rappel du stigmate de leur exploitation, a pu alors gêner. »

Anis, livreur Deliveroo, témoigne :

« Le travail de Deliveroo, en tant qu'étranger aussi, le regard de la plupart des gens montre que tu n'es rien du tout... J'ai ramené une commande à un jeune homme. Après, il y avait un code à lui demander, mais l'homme n'a même pas dit bonjour, juste il a pris la commande sans rien dire et il est monté direct. Et moi je suis en train de l'appeler pour qu'il me donne le code sinon la commande ne sera pas confirmée. Et là il me traite de sale étranger. »

« Il y a des restaurants qui interdisent de laisser les livreurs attendre à l'intérieur... Plus les petits fast-foods, des trucs comme ça. Et ce n'est pas une question de place, les gens qui mangent c'est plus important qu'un livreur. »

Les coursiers sans-papiers en bout de chaîne

La juriste Gomes (2022) éclaire la position particulièrement précaire des coursiers sans-papiers, qui se retrouvent littéralement en bout de chaîne. Ce sont eux qui supportent le plus fortement la responsabilité en termes d'effort productif et de prise de risque, devant compenser eux-mêmes les temps non productifs, et les plus sujets à devoir avoir recours à des temps de travail extensifs et à travailler sous tous les temps. L'auteur rappelle que « *les faibles rémunérations [...] imposent aux travailleurs les plus précaires une mise à la tâche sans relâche* ». Ainsi, celle-ci insiste sur le fait que la dégradation constante des

conditions de travail perdure parce que cette main-d'œuvre vulnérable n'a pas d'autre choix.

Le témoignage de Younes, livreur Deliveroo, illustre l'impact de cette intensification :

« Tu sais comment ça monte ici à Liège, tu transpires pour leur donner à manger et ils te disent même pas merci... J'ai travaillé toute la journée sous 33 degrés, pour trois commandes, j'ai mal à la tête, je suis trop fatigué... »

Cette intensification résulte également d'une double exploitation : d'une part par la plateforme, d'autre part par les titulaires de comptes qui sous-louent leur accès aux livreurs sans-papiers en prélevant une part de leurs revenus. Achraf confirme :

« Il a le compte et moi, en général je donne par semaine, ça dépend 80, 90, 100 et toi tu travailles et tu prends le reste. »

L'individualisation comme obstacle à la résistance collective

Les contestations des livreurs, notamment les grèves, restent limitées, en grande partie à cause de l'individualisation du travail orchestrée par les plateformes (Boltanski et Chiapello, 1999). Le salariat déguisé, la rémunération à la course et les majorations encouragent la compétition entre travailleurs, freinant les initiatives collectives.

La distance sociale et géographique, ainsi que l'absence de lieu de travail commun, rendent difficile la création de liens et l'organisation collective.

Dans ce contexte, les syndicats traditionnels perdent leurs moyens habituels, comme la négociation avec un employeur identifié. Face à ce capitalisme de plateforme qui fragilise l'organisation collective, ils critiquent ce modèle tout en tentant de s'adapter (Boltanski et Chiapello, 1999) : « *Le problème c'est l'opacité [...]*

On n'avait plus d'interlocuteur » (entretien avec un syndicaliste).



Conclusion

Cette analyse montre comment les coursiers de Deliveroo et Uber Eats s'inscrivent à Liège, comme ailleurs, dans le nouvel esprit du capitalisme, à travers leur travail de plateforme. Nous avons montré que le capitalisme de plateforme illustre des logiques contemporaines : sous des valeurs d'autonomie et d'horizontalité, il accentue la fragilité des travailleurs et affaiblit les syndicats, l'action collective. L'individualisation des relations de travail creuse les inégalités entre capital et travail, tout en déchargeant les plateformes de leurs responsabilités, renforçant la précarité, voire en accentuant les divisions au sein des travailleurs.

C'est la raison pour laquelle, l'effort de compréhension de la situation de ces travailleurs et tout soutien les concernant doivent approfondir certaines dimensions spécifiques, notamment la racialisation. L'observation montre que les travailleurs racisés sont particulièrement captés par ces plateformes, du fait de leur exclusion structurelle liée à la langue, à la déqualification et à la discrimination. Ce modèle de flexibilité transfère aux individus la gestion de leurs

vulnérabilités, privant la lutte collective de ses enjeux. C'est ce que met en lumière la double exploitation des coursiers sans-papiers, contraints non seulement de louer des comptes à des tiers, mais aussi d'intensifier leurs efforts et leur prise de risque, ce qui aggrave encore leur situation de grande vulnérabilité.

Ainsi, l'ambivalence des coursiers se manifeste dans la tension entre la valorisation de la flexibilité et de l'autonomie d'une part, et la prise de conscience de l'exploitation et de la difficulté sociale qu'ils subissent d'autre part. La critique de cette modalité d'emploi gagnerait également à intégrer le point de vue des restaurateurs et des clients, et à réfléchir aux conditions qui permettraient l'émergence d'une conscience collective parmi les livreurs. Certaines tentatives d'organisation, comme les grèves coordonnées via des groupes WhatsApp ou les permanences syndicales mises en place pour rassembler ces travailleurs dispersés, ont montré leurs limites en matière de mobilisation, notamment en raison de la variation du degré de dépendance à cette activité. Enfin, un travail de sensibilisation de la population et de lutte contre les abus de pouvoir des plateformes apparaît nécessaire.

Bibliographie

- Abdelnour S. (2017), *Moi, petite entreprise. Les auto-entrepreneurs, de l'utopie à la réalité*, Paris : PUF.
- Abdelnour S. et Méda D. (2019), *Les nouveaux travailleurs des applis*, Paris : PUF.
- Aunis E. et Stevens H. (2021), « Patienter sur les places et foncer dans les rues. Quand les coursiers occupent l'espace public », *Images du travail, travail des images*, n° 11.
- Bernard S. (2023), *Uberusés : le capitalisme racial de plateforme*, Paris : PUF.
- Boltanski L. et Chiapello E. (1999), *Le nouvel esprit du capitalisme*, Paris : Gallimard.
- Casilli A. (2019), *En attendant les robots. Enquête sur le travail du clic*, Paris : Seuil.
- Dufresne A. (2022), « La bataille des statuts. Les dessous de la loi européenne pour les travailleurs de plateforme », *Salariat*, n° 1, p. 57-85.
- Dujarier M-A. (2019), « Nick Srnicek, Le capitalisme de plateforme. L'hégémonie de l'économie numérique », *La nouvelle revue du travail*, v. 15, n° 4.
- Gomes B. (2023), « Capitalisme de plateforme : les travailleurs sans-papiers toujours en bout de chaîne », *Plein droit*, n° 135, 17-22.
- Lemozy F. (2019), « La tête dans le guidon », *La nouvelle revue du travail*, n° 14.
- Lordon F. (2010), *Capitalisme, désir et servitude*, Paris : La fabrique éditions.
- Sennett R. (2012), *La culture du nouveau capitalisme*, Paris : Hachette.