



**HAL**  
open science

# The Measure and Valorisation of Physical Work Through Digital Capitalism: The Case of Bike Courriers

Marco Saraceno

► **To cite this version:**

Marco Saraceno. The Measure and Valorisation of Physical Work Through Digital Capitalism: The Case of Bike Courriers. *Journal des anthropologues*, 2019, 158-159, pp.79-102. 10.4000/jda.8664 . halshs-03014797

**HAL Id: halshs-03014797**

**<https://shs.hal.science/halshs-03014797>**

Submitted on 8 Sep 2022

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

# MESURE ET VALORISATION DU TRAVAIL DU CORPS DANS LE CAPITALISME DE PLATEFORME. LE CAS DES LIVREURS A VELO

Marco Saraceno

## Introduction

Cet article se propose de jeter les jalons d'une réflexion sur la mesure du travail du corps dans une perspective que l'on pourrait définir « pragmatiste », c'est-à-dire en assumant la mesure non pas comme un instrument « neutre » s'appliquant de l'extérieur à l'activité corporelle, mais comme un élément contribuant au processus de production individuel et collectif de l'activité. Les recherches de la « nouvelle sociologie économique » ont montré depuis une vingtaine d'années que le processus par lequel on donne une valeur aux choses est directement dépendant des manières par lesquelles on les mesure selon un étalon qui soit reconnu collectivement comme « réaliste » (Desrosières, 2001). Ainsi, ce sont les besoins pratiques qui impulsent un étalon à devenir représentatif de la réalité, mais en même temps cet étalon définit les cadres dans lesquels l'activité pratique se déroule. Lorsqu'on s'intéresse à cet « objet » particulier qui est le travail, celui-ci apparaît en même temps comme une grandeur qu'il faut mesurer selon des étalons réalistes pour le gérer rationnellement, et comme la source de la mesure elle-même en tant que activité composée de choix productifs (Vatin, 2009). Cette double nature du travail devant la question de la mesure et de la valeur est évidente dans son premier ancrage matériel : c'est par « l'usage mesuré de son corps » que l'activité devient productive et c'est par la mesure réaliste du « travail du corps » que sa productivité est évaluée économiquement.

Cette dialectique entre quantification et valeur du corps au travail apparaît historiquement comme le rapport entre : d'une part, le « laboratoire », le lieu dans lequel le travail du corps est « réduit » à un étalon réaliste fournissant un ratio permettant d'évaluer le rendement de l'activité corporelle dans la généralité « désincarnée » (Shwartz, 2000) et, d'autre part, le « terrain » d'activité (terrain de sport, atelier industriel, classe d'école...), lieu de l'usage pratique du corps dans lequel l'activité est orientée par des rationalités plurielles résultat d'une confrontation constante entre valeurs sociales et individuelles.

Dans cet article on se concentrera sur le travail des livreurs à vélo. Cette pratique professionnelle est particulièrement euristique pour notre réflexion, en effet, d'une part, l'engagement du corps peut être reconduit au référent réaliste du travail moteur du coup de pédale, devenu d'ailleurs par sa simplicité l'étalon universel de l'effort humain par l'usage des cycloergomètres dans les tests de laboratoire. D'autre part, l'engagement du corps sur une bicyclette a été investi dans son histoire par des valorisations très différentes (santéiste, écologique, économique). Nous présenterons donc dans une première partie l'histoire des rapports entre l'*immédiate* définition d'un étalon de l'effort à vélo en « laboratoire » et l'apparition de valorisations sociales de cet effort très variables et faiblement quantifiés. L'on soulignera que malgré le fait que l'activité de pédalage semble aisément mesurable de manière « réaliste » comme un cycle moteur, historiquement la gestion des corps en bicyclette, c'est-à-dire le calcul du rapport entre effort consenti et production réalisée, ne se réduit jamais à l'application de la mesure linéaire du calcul de rendement « réaliste ». Elle implique toujours l'intégration de l'étalon réaliste dans un ratio dans lequel l'élément « production » est chargé d'une valeur spécifique (performance sportive, amélioration de la santé, réalisation d'objectifs marchands...).

Cette entrée nous permettra dans la deuxième partie d'aborder la question de la mesure de l'effort à vélo dans les nouveaux systèmes de production de la valeur que l'on définit depuis quelques années par l'expression « capitalisme de plateforme ». Cette notion rend compte d'une transformation tout à la fois technique, économique et organisationnelle du système de production que nous ne pourrions pas aborder dans son ensemble (Srnicek, 2016) Nous nous y référons telle qu'elle a été développée en France dans la suite des réflexions post-ouvriéristes sur le capitalisme cognitif (Dieudade, 2019). Cette lecture considère le développement de plateformes web de mise en relation entre prestataire et bénéficiaires de services (Uber, Arbnb, Deliveroo...) comme l'aboutissement d'une transformation du capitalisme commencé au début des années 1990 par la

substitution du système de captation de la valeur fondé sur la disciplinarisation des corps de type fordiste avec celui de la gestion de l'information et de la connaissance.

Par de-là la question de la mesure et de la valorisation de l'activité productive dans le cadre du capitalisme de plateforme a été principalement analysée par la lorgnette du concept de « digital labor » (Scholtz, 2012) telle qu'il a été notamment mobilisé en continuité avec la notion de « travail immatériel » et du « travail du consommateur » (Dujarier, 2008). Par cette notion le rôle de la mesure dans le système de production est pensé à travers l'appareillage numérique capable de transformer en donnée l'ensemble des activités des sujets (Cardon et Casilli, 2015). Les théories du digital labor ont donc abordée la métrologie numérique comme un instrument de dépossession par lequel le système de valorisation capitaliste capte les activités quotidiennes. C'est ainsi que paradoxalement par la notion de digital labor le discours médiatique mobilise à nouveaux frais la figure de l'ouvrier taylorisé.

Or, l'activité des livreurs à vélo a été récemment transformée par l'entrée sur le marché de la livraison de plats cuisinés d'entreprises se servant de la maîtrise informatique des données numérique pour mettre en relation livreurs « indépendants » avec les restaurants et les clients. Nous nous demanderons de quelle manière la diffusion de solutions numériques permettant la quantification « réaliste » de l'effort à vélo (capteurs, applications...) peut être lue selon le cadre analytique du « digital labor » comme un outil de « réduction » de l'expérience quotidienne du corps à vélo à une donnée dimensionnée exploitable économiquement.

Comme évoqué plus haut la mesure est un instrument de la production de valeur par lequel les acteurs définissent collectivement dans un débat parfois « dramatique » ce qui « vaut ». Pour comprendre les phénomènes de rationalisation, il faut donc sortir de l'imaginaire tayloriste du calcul de rendement comme outil de dépossession, et rentrer dans la réalité des choix de gestion dans lesquels le problème du rapport entre « l'usage du corps » par soi et par les autres apparaît avec toute sa « dramatique ». Il faut donc réinscrire la question de la mesure, même dans le cadre du capitalisme de plateforme, dans la dialectique entre « laboratoire » et « terrain », entre la nécessaire construction sociale d'étalon réalistes et les évaluations pratiques du rendement. Pour cela, nous mobiliserons une recherche ethnographique que nous avons réalisée auprès de différents coursiers se servant d'instruments embarqués de mesure de l'activité physique durant l'activité de livraison.

Cette enquête s'inscrit dans une recherche financée par l'ANSM sur le rôle des instruments d'auto-mesure dans les transformations des pratiques de bien-être et consacrée aux usages des outils de self-tracking dans les activités de sport-santé (jogging et cyclotourisme). Alors que l'on avait commencé notre recherche en pensant de trouver dans ces terrains des pratiques d'optimisation du « capital corporel », l'enquête ethnographique auprès de sportifs amateurs et les recherches socio-historiques sur la place des instruments de quantification dans les revues spécialisées ont montré plutôt un glissement vers un usage « affectif » de la mesure comme outil de « narration de soi ». Les chiffres servent plus comme repères, comme des balises, permettant de conserver et de se remémorer une expérience vécue plus que comme instrument de rationalisation. Dans ce contexte nous avons voulu confronter nos résultats avec un domaine d'activité, celui professionnel, dans lequel la quête d'optimisation paraît endogène.

Nous avons mené cette recherche complémentaire principalement par une ethnographie du Web . Nous avons en particulier suivi le compte de 30 livreurs sur l'application « Strava », en particulier sur la page des livreurs foodora, durant 3 mois et nous avons analysé une vingtaine de blogs et de profils youtube consacrés par des livreurs à leurs activités. Cela nous a permis de saisir les usages que les livreurs avaient des mesures comme outils de construction d'une identité professionnelle, mais également d'analyser comment cette identité se croisait avec une représentation plus générale du corps puisque l'application est utilisée dans des contextes extra-professionnels notamment sportifs et de loisirs. Un certain nombre de ces livreurs (13), travaillant principalement en région parisienne et à Lyon, ont pu être interviewé en vis-à-vis ou par téléphone. Le choix des deux villes s'est imposé à partir des analyses des profils Web : si Paris représente en effet la ville la plus la plus dynamique en ce qui concerne le développement de l'activité des

livreurs, Lyon s'est rapidement révélé un contexte intéressant à étudier puisque le caractère particulièrement vallonné de la ville faisait émerger des rapports ambivalents à l'effort. Parmi les profils nous avons trouvé seulement une femme postant activement sur Strava ses livraisons. Cette sous-représentation est regrettable puisqu'elle empêche l'analyse de certains patterns sociologiques concernant le caractère genré de la performance et de la compétition, elle semble néanmoins en phase avec la réalité sociologique de la profession de livreur (Jan, 2018) ainsi qu'avec celle des utilisateurs d'instruments d'automesure. Cette entrée par le genre n'a donc pas été approfondie dans cet article. La presque totalité des livreurs interviewés fait partie de la tranche d'âge 20-35 sauf un qui a plus de 40 ans : effet de génération (numérique), ou effet d'âge (petit boulot), là encore il faudrait s'appuyer sur une recherche plus longitudinale. Les livreurs utilisant de manière constante les applications de self-tracking, comme nous le verrons, représentent en effet une minorité de la profession rendant compliqué toute conclusion générale sur la pratique professionnelle à partir des données recueillies.

Les résultats de cette enquête sont en phase avec les conclusions générales de notre recherche sur les pratiques d'automesure. La disponibilité à tout moment et en tout lieu de dispositif de mesure de l'effort fournit à chaque sujet des outils pour construire *sa propre* valorisation de l'activité. Notre analyse nous permettra de montrer que la « marchandisation » des efforts quotidiens, comme ceux des livreurs, pointées par les théories du digital labor, n'est pas le résultat d'une rationalisation accrue, c'est-à-dire d'une réduction de tout activité à un seul ratio de rendement, dans une sorte de d'élargissement de la métrologie de laboratoire à l'ensemble de la vie. On verra au contraire que la « banalisation » de la quantification du « corps-soi » véhicule une « individualisation » de la mesure du corps rendant difficile la construction de tout « ratio » partagé entre effort et valeur. En renvoyant la mesure de l'effort à un étalon subjectif, incommensurable, cela rend insaisissable le processus social par lequel les efforts individuels sont socialisés sous la dimension de la valeur marchande. C'est donc par son rapport « a-rationnel » à la mesure que le capitalisme de plateforme capte la valeur marchande de l'engagement des corps, autrement dit c'est la disparition du laboratoire, de l'étalon réaliste, plus que sa « colonisation » qui explique la réduction de l'effort au seul calcul de rendement marchand.

## **Mesures, normes et valeurs de l'activité de pédalage :**

### ***Les mesures de l'effort à vélo et la « sortie du laboratoire ».***

François Vatin (1993 ; 2008) a montré que dans le terme « travail » de la mécanique la question axiologique inhérente à l'activité anthropologique de production (« qu'est-ce qui vaut un effort » ?) est réduite à une métrologie réaliste, celle de la production de force motrice, puisque ce qui « vaut » dans le travail d'une machine est justement le travail moteur. De la sorte, lorsqu'on chercha à mesurer le travail humain au milieu du XIXe siècle, le modèle d'étude expérimental qui s'imposa fut celui des roues pénitentiaires : dans ce cas en effet le travail demandé au corps était mesurable comme celui d'un moteur déplaçant son poids en hauteur comptabilisable par le nombre de tours d'une roue (Hirn, 1858).

Les premiers mécaniciens du vélocipède étudiant la question du rapport entre l'effort et la taille du développement inscrivent leur réflexion dans la continuité de ces recherches. Ces débats sont portés principalement par des cyclotouristes qui, dans le cadre de l'invention des changements de vitesse (Henry, 2003), cherchent à rendre le vélo accessible à tous, alors que les sportifs voyaient dans ces optimisations de l'effort une forme de contournement de la compétition. C'est d'ailleurs un hygiéniste et cycloamateur français, Élisée Bouny (1896) qui inventa le cyclographe, c'est-à-dire le premier instrument inscrivant la puissance imprimée à une pédale. Grâce à cette invention le vélo substituera les roues pénitentiaires comme outil scientifique de mesure de l'effort avec le développement du premier cycloergomètre.

En rentrant dans le laboratoire de physiologie la mesure du travail mécanique du coup de pédale s'autonomise par rapport aux valorisations de terrain. La mesure de l'effort des cyclistes « hors du laboratoire » se réduit ainsi souvent à la comptabilisation des kilomètres parcourus obtenus grâce

aux tachymètres. Ces compteurs sont également utilisés dans le contexte professionnel au moment de l'apparition des premiers postiers à vélo (Richez, 2007).

Il faudra attendre les années 1960-1970 pour voir une première sortie du laboratoire de la physiologie de la bicyclette grâce au développement de la cardiologie sportive et des technologies Holter et télémétrie. Dans le cadre de cette « sortie du laboratoire » des instruments de mesure de l'effort à vélo en 1984 apparaît le premier compteur de puissance placé sur le moyeu qui transforme le vélo en un cycloergomètre par lequel les entraîneurs peuvent établir en temps réel le rapport entre le travail du corps et les objectifs à atteindre. Lorsqu'autour des années 1990, on observe un regain d'intérêt pour l'utilisation du vélo dans les activités professionnelles de livraison, les outils de mesure « sortis du laboratoire » sont enfin utilisés pour rationaliser l'effort du postier. En 1990, par exemple, un groupe de facteurs de Val de Marne, épaulés par des producteurs de bicyclettes, conçoit « un vélo pour les facteurs par les facteurs » grâce à la mesure des efforts moyens.

La mesure réaliste, en sortant du laboratoire, ne s'impose pas comme une norme surplombante, mais se révèle un instrument social permettant d'outiller les terrains d'activité afin de gérer les efforts selon des critères de normatif pluriels. La quantification ne définit pas la valeur de manière absolue, celle-ci reste le résultat d'appréciations sociales et culturelles, mais elle permet de rendre les pratiques de gestion plus rationnelles c'est-à-dire d'adapter l'utilisation de l'effort en fonction de valeurs plurielles (performance, rentabilité, santé...).

Toutefois, à la même époque, le marché du cyclotourisme se relance : les compteurs de l'effort envahissent ainsi les pratiques de loisirs et la mesure du corps qui pédale se répand en dehors des terrains classiques de rationalisation de l'effort (travail, sport). La comptabilisation des watts produits par le corps est présentée dans les revues spécialisées comme la marque d'un nouvel « art de vivre » attentif au rapport entre effort et bien-être. Ainsi, au fur et à mesure que les instruments métrologiques sortent de l'espace contrôlé du laboratoire, ils deviennent disponibles pour un nombre croissant de sujets pour des évaluations de plus en plus indépendantes d'une rationalisation téléologique : cela jusqu'à « sortir des terrains » d'activité et devenir les outils non plus d'une gestion pratique du corps, mais d'une expérience intime de celui-ci, un « art de vivre » justement.

### ***Les « derniers punks », les livreurs à vélo et la démesure comme valeur professionnelle***

Or, la reprise d'intérêt pour la livraison à vélo permettra l'essor, dans les villes américaines et européennes, d'entreprises proposant des services de distribution de courrier rapide à flux tendu utilisant la bicyclette. Au cours des années 1990, ces services restent limités, et s'inscrivent dans un mouvement contestataire du modèle capitaliste fondé sur le pétrole qui trouve dans l'implantation du vélo en ville une méthode de combat (critical mass). Se structure ainsi une véritable culture du « bike messenger », à la frontière entre idéologie punk et écologisme. Dans cette perspective antiautoritaire, la prise de risque, l'infraction des normes du Code de la route, voire l'affrontement avec les véhicules motorisés, jouent un rôle essentiel dans la construction d'une identité professionnelle (Wehr, 2009 ; Kidder, 2006a).

Dans cette activité se mêlent donc deux valorisations à l'apparence contradictoires. La livraison à vélo est à la fois valorisée comme une activité socio-culturelle de résistance au productivisme capitaliste et comme une méthode de livraison plus « efficace » et plus productive que les systèmes motorisés. Ce rapport ambivalent à la question de l'efficacité est d'ailleurs évident dans la relation avec l'activité sportive. Les premiers livreurs affichent un usage du vélo « sportif » avec une quête de la vitesse et de la performance, mais se positionnent en rupture par rapport aux cadres des compétitions classiques. Ces pratiques du vélo s'inscrivent donc dans la continuité du développement de ces activités sportives « hors cadre » qui ont caractérisé les années 1980-1990 (Defrance, 1989). Toutefois, dans le cas des livreurs le rapport avec le caractère professionnel de leur activité rend la redéfinition du cadre « sportif » de la pratique du vélo particulièrement intéressant, notamment en ce qui concerne la relation avec la mesure. Si en effet comme

l'ensemble de ces « sports hors cadre » la pratique des livreurs se propose comme une activité déliée de la métrologie de la performance et se veut une « expérience » du vélo « libre », l'activité de livraison s'évalue à sa « vitesse ».

Cette tension entre, d'une part, un discours libertaire, critique des métrologies de la performance soient-ils marchands ou sportifs et, d'autre part, une valorisation professionnelle de la « vitesse » se répercute sur les pratiques des coursiers. Les communautés de livreurs organisent dès les années 1990 des courses clandestines, appelées alleycat. Ces compétitions reproduisent les conditions professionnelles (relayer plusieurs adresses dans la ville le plus rapidement possible sans un ordre imposé) et bien que le classement s'établisse en fonction de la vitesse, les critères d'évaluation de la performance sportive lors des alleycat sont surtout la dextérité et le sens de l'orientation, des critères qui par ailleurs sont évoqués pour définir les qualités professionnelles des livreurs<sup>1</sup>.

Ainsi, les livreurs soumis à une activité fortement contrainte en termes temporels et fondés sur l'optimisation des trajets développent une sorte de rhétorique du « démesuré ». Loin de l'idéal de gestion des efforts, les livreurs affichent une pratique du vélo comme forme de « résistance » à la rationalisation moderne. On trouve donc peu d'ouillages de mesures, la vitesse n'est pas une donnée, mais une « sensation » et les distances sont calculées non pas en kilomètres, mais en segments urbains.

Or la profession change avec l'avènement et la diffusion des smartphones autour de 2010. En effet, la possibilité de dispatcher les livraisons et les livreurs en temps réel ouvre un potentiel productif important, dans lequel s'engouffrent de groupes du secteur informatique qui commencent à concurrencer les entreprises des années 1990-2000. La capacité à gérer les données et à construire des interfaces d'intermédiation devient un avantage concurrentiel majeur. Entre 2012 et aujourd'hui, le secteur est révolutionné par des entreprises qui saisissent le segment de la livraison de plats cuisinés se servant des principes de l'économie de plateforme. Ces évolutions permettent également une explosion du nombre de livreurs qui modifient leur sociologie : de jeunes adultes éloignés de la culture punk-contestataire<sup>2</sup>, attirés par un emploi à l'accès facile et d'une grande flexibilité, intègrent en effet les effectifs de ces nouvelles entreprises le plus souvent comme autoentrepreneurs.

**L'activité des livreurs à vélo à l'ère des plateformes : une mesure sans ratio, ou l'hybridations des valeurs.**

### ***Le GPS et les algorithmes***

Ces nouvelles formes de l'activité de livraison à vélo se sont accompagnées du développement de métrologies nouvelles. C'est tout d'abord sur la géolocalisation que les plateformes de livraison ont développé leur modèle économique du flux tendu ; or, le suivi GPS permet également aux entreprises de quantifier les performances des livreurs de manière précise. Ainsi, les statistiques avec la vitesse moyenne, le temps passé sur le vélo ou le temps d'attente deviennent de véritables outils de gestion. Ces mesures obtenues par le suivi GPS servent en effet à classer les livreurs en les faisant accéder à des rémunérations variables plus importantes<sup>3</sup>. En phase avec la rhétorique qui présente les livreurs comme des collaborateurs indépendants de l'entreprise, cet outil de rationalisation prend le nom édulcoré d'« audit », comme chez Deliveroo jusqu'en 2016.

---

<sup>1</sup> « C'est un métier technique (...) Ce ne sont pas forcément les bourrins qui sont les plus efficaces. » [www.lequipe.fr/explore-video/fous-du-guidon/..](http://www.lequipe.fr/explore-video/fous-du-guidon/)

<sup>2</sup> Cela crée par ailleurs des conflits entre la nouvelle génération et l'ancienne, avec des résistances parfois très affichées des « premiers » coursiers vis à vis des « nouveaux » considéré à la fois comme des concurrents ayant détérioré les conditions d'emploi et comme des « faux coursiers », « livreurs de pizza » étrangers à l'esprit professionnel et à l'éthique contestataire des origines. Arnaud Paillard, « L'histoire brève et édifiante des coursiers à vélo parisiens » <https://sports.vice.com>.

<sup>3</sup> « Combien de kilomètre roule un livreur Deliveroo », <http://www.devenircoursiervelo.com>, blog très fréquenté écrit par un ancien coureur amateur devenu coursier.

Depuis quelques années, les plateformes ont adopté un système de rémunération fixe, rendant les audits moins importants. Néanmoins, l'utilisation des mesures de performance obtenues par le GPS ne disparaît pas, celles-ci semblent être intégrées aux algorithmes de dispatching et donc utilisées comme outil de gestion non pas du travailleur individuel, mais de l'ensemble de la « flotte ». Or, les algorithmes restent une boîte noire que l'on perce difficilement, son fonctionnement est objet de nombreuses discussions chez les livreurs. Dans ce cadre les mesures sont vécues comme des outils malveillants de gestion, l'algorithme est donc soupçonné de donner les courses plus longues et en retard aux livreurs les plus rapides dans une sorte de punition aux plus performants. En effet, une commande en retard peut conduire à une mauvaise notation du livreur de la part du client, un élément pouvant amener à l'exclusion du livreur ; de même, une livraison longue signifie moins de livraisons (qui donnent une rémunération variable à l'unité) et peut contraindre le livreur à terminer sa tournée loin de son lieu d'habitation, avec un trajet de retour non rémunéré<sup>4</sup>. La mesure du travail moteur ou de la dépense énergétique quant à elles ne sont jamais présentes dans ses quantifications qui se limitent à la dimension spatio-temporelle. Le corps au travail du livreur est ainsi réduit au point GPS qui se déplace sur l'écran et sa mesure ressemble plus à la gestion du flux de commande qu'à celle d'un corps engagé sur un vélo.

C'est principalement cette dimension de la métrologie numérique qui a été investie par les recherches sur le digital labor. Dans cette perspective on pourrait croire que la diffusion de capteur permettant d'enregistrer de manière quantitative l'effort des cyclistes permette le développement d'une gestion algorithmique encore plus fine. Or, bien que ce ne soit pas improbable que les mesures du travail moteur soient utilisées comme outil de réduction des activités des livreurs à un flux de données (Till, 2014), pour l'instant la diffusion de ces mesures sert de manière tout à fait différente les objectifs du capitalisme de plateforme, moins pour leur puissance réductionniste et plus pour la relation personnelle que les sujets établissent avec elles.

En effet, les livreurs plus « anciens » qui ont connu les audits racontent avoir dû contester leur classement plusieurs fois puisque leurs performances étaient évidemment mal estimées<sup>5</sup>. Dans ce contexte s'inscrit l'utilisation d'autres instruments ou applications de suivi, le plus souvent issus du contexte sportif, et mobilisé comme « contre-expertise » aux statistiques des plateformes et comme outil de contrôle et d'objectivation des « mauvais traitements » des algorithmes. Ces instruments de mesure conçus pour des évaluations de l'activité du corps dans le contexte sportif s'intègrent à des axiologies propres à la gestion de l'activité corporelle dans le milieu professionnel.

Comme nous l'avons évoqué plus haut, cela n'est pas un phénomène original que des métrologies venant d'un terrain d'activité soient utilisés dans d'autres contextes en devenant le support d'autres rationalités, c'est-à-dire en éclairant les rapports entre des normes d'activité et des valeurs différentes. Ce qui paraît nouveau dans le phénomène d'utilisation de dispositifs sportifs de mesure dans le cadre de l'activité des livreurs à vélo, c'est que la rationalisation sportive n'est pas substituée par celle économique, professionnelle ou de bien-être. Au contraire, la même mesure du même effort est utilisée comme critère pour organiser l'activité selon des échelles de valeurs différentes et parfois contradictoires. C'est ce phénomène que l'on définit comme une forme d'hybridation de valeurs différentes dans les mêmes pratiques de quantification et qui paraît particulièrement intéressante dans les pratiques d'auto-mesure des livreurs à vélo. En effet, ces mesures peuvent à la fois servir à quantifier l'activité professionnelle comme outil de réaction aux logiques gestionnaires fondées sur les algorithmes des entreprises, à mesurer la performance sportive et, enfin, à quantifier et enregistrer son activité physique afin de l'afficher et de la valoriser.

### ***Le self-tracking ou la mesure comme valeur subjective***

---

<sup>4</sup> « Rouler vite pour gagner plus ? », <http://www.devenircourseurvelo.com>.

<sup>5</sup> A propos de la fin des Audits chez Deliveroo, :« Mais il faut quand même dire que ces audits étaient du gros foutage de gueule. (..), je note tous les jours mes stats persos sur un tableau. Je n'ai jamais manqué un shift, je me connecte toujours à l'heure. Alors quand on m'annonçait 95 voire même 59% de taux de présence... ». « Comment baisser les rémunérations sans faire de vagues: le cas Deliveroo », <http://www.devenircourseurvelo.com>.

Cette référence coïncidente dans les pratiques de mesure à des valeurs qui étaient auparavant intégrées dans des calculs de ratios différents<sup>6</sup>, apparaît de manière évidente dans l'utilisation de l'application Strava dans le contexte professionnel. Cette application très utilisée par les cyclistes (amateurs, mais aussi des professionnels) s'inscrit dans ce que l'on a récemment défini comme le phénomène du self-tracking ou quantified-self (Lupton, 2016). Par ce terme on cherche à caractériser des pratiques d'enregistrement de données quantifiées concernant les activités quotidiennes des individus dans le but d'améliorer leur gestion. Ces pratiques sont présentées par les producteurs de capteurs comme une source d'empowerement, c'est-à-dire d'amélioration de soi par soi grâce à une rationalisation métrologique (Granjon, Nikolski et Pharabod, 2012). Ce type de conduites qui ne sont nullement nouvelles semble néanmoins s'être accru et généralisé grâce au développement d'interfaces numériques rendant la quantification et l'enregistrement automatiques et transformant la donnée en un élément caractérisant l'individu grâce à son partage collectif via un système de réseaux sociaux. L'activité physique et sportive se prêtait parfaitement au développement de ce phénomène socio-technique puisque dans ce contexte la gestion, l'amélioration de soi et la confrontation avec les autres par la mesure de la performance sont constitutives de la pratique.

Toutefois, si la quantification de la performance sportive a été l'une des premières activités investies, il est devenu le modèle sur lequel ces quantifications se sont répandues dans la mesure générale de l'activité. En ce sens, ces instruments ont contribué à l'accélération de la sportivisation de la société qui depuis la fin des années 1980 a été remarquée par la sociologie du sport (Bessy, 1990 ; Travillot, 1998). Le bien-être, la santé et plus généralement le style de vie ont été de plus en plus liés à des logiques de gestion du corps issues de la pratique sportive (le jogging, l'aérobique et le développement des centres de remise en forme) (Cederström et Spicer, 2016). L'enregistrement quantifié de l'activité quotidienne (de ses pas comme de ses calories) dans un but d'amélioration et parfois de compétition ne fait que s'inscrire dans ce mouvement. Ces applications utilisent par ailleurs les principes de la « gamification », cela signifie qu'ils empruntent aux jeux vidéo les codes par lesquels un joueur est entraîné à poursuivre son activité de jeu. Ainsi, en se servant des quantifications pour distribuer des prix ou pour lancer des défis ces applications entraînent l'utilisateur à poursuivre « ses efforts » et à afficher sa réussite. L'utilisation de ces outils par les livreurs durant leur activité professionnelle doit se lire dans ce contexte général dans lequel par le biais de la « gamification » les évaluations « compétitives » de l'effort et celles santéistes sont déjà fortement compénétrées : la mesure de son effort permet à la fois d'objectiver la réussite dans des défis (avec soi-même ou avec les autres) et comme révélateur de son « bien-être » (Maturo, Moretti, 2018).

L'application est utilisée par un nombre relativement faible de livreurs, bien qu'elle soit connue par la presque totalité des coursiers que nous avons rencontrés. La raison de leur succès auprès de certains livreurs est d'ailleurs la même qui conduit la plupart d'entre eux à ne pas s'en servir : l'application fonctionne sur le même téléphone avec lequel doit être activée l'application de dispatching de la plateforme. Ainsi si le fait d'avoir le téléphone constamment allumé sur soi favorise l'utilisation des applications comme Strava, cela peut aussi être la cause d'une entrave, les livreurs craignant que l'application « mange de la batterie » en s'exposant au risque de se retrouver sans outil de travail. Or si leur utilisation n'est pas généralisée, les pratiques que l'on observe semblent particulièrement représentatives d'une nouvelle relation du sujet à la gestion rationnelle de l'activité de son corps dans l'organisation du travail du livreur par les plateformes.

Si on rentre dans l'application, elle affiche la carte du parcours, les courbes de vitesse, du dénivelé, de la puissance motrice ainsi que celle de la cadence de pédalage et du rythme cardiaque si couplé avec des capteurs adaptés. Elle permet donc de conserver une trace de ses sorties à vélo, permettant également de les afficher et de les partager en fonctionnant selon les principes d'un réseau social. Par ailleurs comme l'ensemble de ce genre d'applications elle permet

---

<sup>6</sup> Le rapport entre puissance produite et vitesse, c'est-à-dire la mesure du rendement, a une signification rationnelle différente en fonction de l'on mesure la valeur économique d'une livraison, la performance sportive ou les bien fait de santé, puisque mesurer c'est justement établir un ratio entre deux grandeurs variables auxquelles on attribue une signification axiologique.



de faire des classements sur des segments de route et de comparer ses « efforts » à des moments différents et avec ceux des autres utilisateurs. Cette question de la quantification, de la gestion et de la valorisation de l'effort est au cœur de toute l'architecture de l'application ainsi que de sa « rhétorique ».<sup>7</sup>

D'ailleurs, comme cela a émergé dans les entretiens que nous avons réalisés : les raisons pour lesquelles les livreurs se tournent vers Strava sont en phase avec celles évoquées par l'ensemble des utilisateurs de ce genre d'application de self-tracking sportif. Il s'agit par ailleurs de raisons mises en avant également par les producteurs et développeurs : comparer deux sorties ou sa sortie avec celle d'un autre cycliste et suivre ses progrès en termes à la fois de km et de vitesse sur des mêmes segments (Pharabod, Nikolski et Granjon, 2013). D'ailleurs les livreurs se servent souvent de l'application en dehors de leur activité professionnelle et parfois dans des contextes sportifs. Toutefois, en questionnant les livreurs sur l'usage qu'ils ont de l'application durant les livraisons émerge de manière plutôt généralisée une autre raison d'utilisation qui est spécifique à leur activité, à savoir garder une comptabilité des jours et des heures travaillés. Ces formes d'enregistrement ce sont des pratiques classiques dans les emplois faiblement encadrés et rémunérés à la prestation dont l'histoire contribue à celle générale de la comptabilité du temps, il ne s'agit donc nullement de conduites nouvelles, néanmoins l'intégration automatique de cette comptabilité avec celle de la performance sportive et de bien-être révèle des pratiques originales.

À ce propos, il est intéressant d'observer l'usage fait par les livreurs de la fonction « réseau social » de l'application. Si on retrouve une utilisation « classique » axée sur l'encouragement et la félicitation aux efforts des autres (Pharabod, Nikolski et Granjon, 2013), on retrouve des échanges concernant la charge et les conditions de travail. Il est par ailleurs intéressant que ces deux types de commentaires se mélangent. Ainsi, on peut dénoncer une journée de livraison trop intense ou une livraison non payée tout en félicitant le livreur qui l'a posté pour l'amélioration de son record sur un segment. La valorisation de son activité passe en ce sens non seulement par la mesure de la vitesse ou des km, mais également par celle du nombre de livraisons qui sont souvent recensées dans le titre des posts des livreurs : « Deliveroo soir/10c » ou « shift jeudi midi/8c » (« c » sont les colis livrés). Le record de vitesse, appelé par l'application king of de mountain (KOM), est ainsi tout autant valorisé que le fait d'avoir atteint une prime de rémunération grâce au nombre de colis livrés.

L'utilisation de l'application non seulement pour afficher ses performances sportives, mais également pour afficher ses performances professionnelles contribue à créer une véritable communauté de livreurs sur Strava. Dans ce contexte, la publication des données sert à la fois à construire un collectif autour d'efforts individuels partagés, mais aussi à structurer des formes de compétition. Des mises en concurrence tout à fait en phase avec la gamification de Strava (comparaison des temps sur des segments), mais qui prennent là aussi des spécificités chez les livreurs : par exemple la comparaison du nombre de shifts et de leur longueur qui montre, sous la forme policée du jeu, les effets d'une mise en concurrence professionnelle chez les livreurs avec statut d'auto-entrepreneur. Ces formes de compétition par le biais des enregistrements Strava intéressent par ailleurs directement les entreprises pour lesquelles les livreurs roulent qui y voient un outil de motivation supplémentaire. D'ailleurs, l'application a été rapidement investie par ces entreprises qui ont créé leur propre « club », c'est-à-dire un groupe dans lequel on peut établir des comparaisons et des classements. Ainsi foodora invite ses livreurs : « Comparez vos "perf " en shift... », tout en précisant « Amusez-vous, mais restez prudents »<sup>8</sup>. Les entreprises jouent en effet clairement avec les codes « libertaires » et « sportifs » des livreurs à vélo, tout en affichant une position de surveillance sur les conduites à risques. Cet activisme sur les réseaux sociaux est parfaitement assumé par les entreprises qui ont un service de « community manager », censé organiser des événements et plus généralement souder la communauté. Parmi ces événements, on retrouve d'ailleurs en 2015 à Paris une sorte « d'alleycat » légal organisé en collaboration

---

<sup>7</sup> « En suédois, Strava signifie "s'efforcer à faire quelque chose sans relâche". Ce terme résume parfaitement qui nous sommes » [www.strava.com](http://www.strava.com).

<sup>8</sup> « Foodrivers Paris (Foodora) », <https://www.strava.com>.

avec...Strava<sup>9</sup>. Le réseau social de self-tracking devient ainsi un outil de gestion par la gamification, d'autant plus efficace que les normes de ce jeu sont plurielles et répondent à différents aspects de l'engagement du corps sur un vélo. Avec un système de primes et de défis, les entreprises cherchent à motiver les livreurs et à les pousser à travailler dans les périodes de majeure demande. Les livreurs eux même entretiennent cette confusion entre jeu et travail dans leurs usages de l'application, ainsi en annonçant la reprise des shifts après une période de pose un livreur intitule son poste "De retour dans le game de la livraison".

L'engagement professionnel peut par ailleurs être valorisé au sein de la communauté en termes sportifs et de style de vie : la gamification des pratiques professionnelles croise ainsi la sportification des activités de bien-être. En effet, comme dans les utilisations classiques de ces applications, les livreurs se servent de Strava pour valoriser leur activité physique comme marque d'un style de vie saine et d'une conservation de la forme. Ainsi, la recherche d'une activité professionnelle permettant une activité physique régulière est évoquée par les livreurs parmi les raisons qui les ont conduits à s'engager dans l'activité de livraison. À ce propos, un livreur étudiant indique même que travailler dans le cadre de cette activité devient une façon de « se dépenser » après l'effort intellectuel de la fac. L'activité physique est plus généralement mobilisée par les livreurs pour valoriser leur travail en opposition à un discours médiatique les présentant exclusivement sous la loupe de l'exploitation « ubérisée » (Kidder, 2006b ; Jan, 2018) et en cela l'affichage pour Strava peut se révéler un support puissant. On retrouve en effet plusieurs posts opposant le travail à vélo au travail de bureau à travers une valorisation de l'effort physique comme plaisir et bien-être.

Ce chevauchement entre évaluations différentes fait en sorte que l'incorporation de la mesure dans la conduite réelle est parfois contradictoire. D'une part, la quête des KOM est parfaitement intégrée dans la pratique de livraison. Ainsi, plusieurs livreurs interviewés témoignent de réfléchir au segment sur lequel ils roulent et à la possibilité d'améliorer leur temps ou leur classement. Un livreur parisien de 21 ans dont la livraison est la principale activité, affirme : « Il y a des segments où j'ai vu que j'ai fait ce temps, j'ai vu que les autres ont fait ce temps et donc si je repasse par là j'essaie d'aller plus vite ». Cela crée une géographie du shift avec des montées définies comme « iconiques » telle que la "Soeur Vially" à Lyon ou Ménilmontant à Paris qui représentent autant des défis que de « galères ».

D'autre part, si ces métriques entraînent les livreurs dans des conduites de sur-engagement, l'enregistrement et la mesure conduisent également à des pratiques de rationalisation des efforts. En effet, à travers la mesure du rapport entre temps à vélo et temps total du shift il émerge clairement que l'augmentation de la vitesse ne permet qu'une faible augmentation du nombre de livraisons et donc du chiffre d'affaires. En effet, dans la quantification du travail réel du livreur rentrent toutes les attentes et les phases de livraisons. Ainsi, l'on peut calculer grâce à ses données (km, nombre de courses, vitesses) la charge de travail cycliste que chaque entreprise demande à ses livreurs. Le blog « Devenir livreur à vélo » la définit comme « quantité de boulot ou niveau sportif requis », c'est-à-dire la cadence qu'il faut tenir. Cette quantité d'effort peut par ailleurs être évaluée en termes contradictoires : ainsi, une compagnie qui fait rouler beaucoup peut être considérée intéressante en termes sportifs (c'est le cas de Stuart par exemple) par rapport à des entreprises qui proposent de livraisons courtes impliquant beaucoup de temps de transition entre une section vélo et une autre. Toutefois, d'autre part, le niveau d'effort demandé peut être jugé négativement en termes de durabilité de l'activité professionnelle. Certains livreurs qui postent sur Strava les distances qu'ils parcourent quotidiennement conçoivent d'ailleurs cette pratique comme un moyen pour informer les nouveaux coursiers sur les entreprises les plus intéressantes en termes de rentabilité et d'effort demandé. Toutefois ces usages des mesures sont souvent secondaires par rapport aux pratiques « classiques » de valorisation de l'effort qui structurent Strava. D'ailleurs, les données de puissance fournies par l'application, permettant théoriquement d'avoir un aperçu « objectif » de l'effort et donnant donc potentiellement au sujet l'expertise métrologique pour sa rationalisation comme dans le cadre d'un entraînement sportif, sont

---

<sup>9</sup> «Paris Connect Race», <http://parischillracing.com/page/12>

généralement absentes des pratiques d'auto-mesure. Leur niveau d'analyse complexe les rend peu aptes à devenir sujets de conversation et de valorisation, elles sont en ce sens évoquées principalement par les livreurs avec une expérience dans le cyclisme sportif, notamment pour évaluer l'efficacité de l'activité de livraison en tant qu'entraînement sportif<sup>10</sup>.

## Conclusion

Les applications comme Strava pourraient être définies comme une banalisation de la mesure du travail du corps à vélo, à la fois par le fait de la rendre accessible à tout le monde à tout moment et par le fait de ne pas avoir dans la précision son argument principal. Cette banalisation permettant la mobilisation d'une mesure « réaliste » de l'effort par tout sujet dans toute situation conduit à une hybridation entre des valorisations de l'engagement du corps à vélo qui avait été dans l'histoire encadré dans des terrains normatifs bien définis. Cela crée une sorte de coïncidence entre la mesure « réaliste » et les valorisations « pratiques » de l'effort qui fait perdre à la mesure sa fonction dans le débat axiologique par lequel le corps est engagé. Les mesures ne servent plus à définir ce qui vaut selon des critères partagés dans le cadre d'une renégociation constante des critères axiologiques, mais deviennent la valeur elle-même. Dans Strava on mesure rarement l'effort pour rationaliser son usage, mais on le mesure pour le valoriser comme signe de la performance sportive, de la réussite professionnelle ou encore d'un style de vie sain. Ce n'est donc pas la réduction de tous les contextes d'activité à une mesure unique qui établit l'équation entre : gagner plus, s'entraîner mieux et être plus en forme ; mais c'est plutôt la banalisation de la mesure, c'est à dire son utilisation non pas pour définir de manière plus précise ce qui vaut d'être fait, mais comme outil de comparaison lâche entre des choses qui ne se valent pas.

Nous arrivons ainsi à des conclusions proches de celles des théoriciens du digital labor mais à partir d'une analyse différente du rapport entre la technique métrologique véhiculée par les instruments numériques et la transformation du système capitaliste de valorisation marchande de l'activité humaine. Le système de mise au travail par les plateformes conduit à exploiter économiquement des activités menées pour des raisons très différentes sans rapport avec l'engagement professionnel. Dans le cas des livreurs, la quête du bien-être, le jeu et le sport sont des motivations sur lesquelles les plateformes s'appuient pour conduire les livreurs à être plus efficaces dans leur activité professionnelle. Toutefois, à différence de la plupart des théories du digital labor, cela ne nous semble pas être le résultat de la soumission de la vie à une norme de rentabilité dont la mesure serait le vecteur. Cela semble plutôt dû à une confusion d'échelles de valeur qui est le résultat d'une banalisation de la métrologie. Ainsi, plus que sur une réduction des expériences subjectives de l'effort à la seule norme de valorisation marchande, les plateformes de livraisons semblent s'appuyer sur la pluralité des valorisation subjective de l'effort dont les pratiques d'auto-mesure sont symptomatiques. Dans celles-ci l'évaluation de l'activité est présentée comme liée à de critères tout à fait subjectifs indépendants de ratios de rendement. Toutefois, une mesure de l'effort qui se prétend sans relation à des normes pratiques de réalisation d'un but devient ainsi le support de normes de conduite qui s'imposent sans la "négociation" entre valeurs concurrentes par laquelle les activités sont valorisées et évaluées socialement. Ce qui pose question dans la métrologie mobilisée par les livreurs à travers des outils comme Strava n'est pas le fait qu'elle imposerait une rationalisation univoque à l'ensemble des efforts subjectifs, c'est plutôt son caractère faiblement rationnelle. Lorsqu'on ne sait pas ce qu'on évalue et pourquoi on l'évalue, l'on ne peut opposer aux normes qui nous encadrent aucune évaluation alternative. C'est sur cette absence de référentiel rationnel que la métrologie numérique peut devenir le support d'une forme de gouvernementalité dont les plateformes pour les travailleurs sont une manifestation (Rouvroy, Berns, 2013).

## Bibliographie

---

<sup>10</sup> « Après 9 mois en tant que coursier, quels effets sur l'entraînement cycliste? », <http://www.cyclo.ws>

- BESSY O. (1990), *De nouveaux espaces pour le corps. Approche sociologique des salles de "mise en forme" et de leur public*. Thèse de doctorat, Université Paris 5.
- BOUNY. E. (1896), « Mesure du travail dépensé dans l'emploi de la bicyclette », *Comptes rendus de l'Académie des Sciences*, vol. 122.
- BROCA S. (2017), « Le digital labour, extension infinie ou fin du travail ? », *Tracés. Revue de Sciences humaines*, 32.
- CARDON D. et CASILLI A. (2015), *Qu'est-ce que le Digital Labor ?*, Bry-sur-Marne, INA.
- DIEUAIDE, P., (2019), « Des plateformes et des hommes. Vers un capitalisme 2.0 ? », *EcoRev'*, vol. 47, no. 1, p. 241-252.
- DEFRANCE J. (1989), « Un schisme sportif », *Actes de la recherche en sciences sociales*, vol. 79, n° 1, p. 76- 91.
- DESROSIERES A. (2001), « Entre réalisme métrologique et conventions d'équivalence : les ambiguïtés de la sociologie quantitative, Abstract », *Genèses*, n° 2, p. 112- 127.
- DUJARIER, M.-A. (2008). *Le travail du consommateur*. Paris, La Découverte.
- GRANJON F., NIKOLSKI V. et PHARABOD A.-S. (2012), « Métriques de soi et self-tracking: une nouvelle culture de soi à l'ère du numérique et de la modernité réflexive? », *Recherches en communication*, vol. 36, n° 36, p. 13–26.
- HENRY R. (2003), *Du vélocipède au dérailleur moderne : la surprenante histoire des changements de vitesse*, Saint-Étienne, Musée d'art et d'industrie de Saint-Étienne.
- HIRN G. A. (1858), *Recherches sur l'équivalent mécanique de la chaleur*, Bureau de la revue d'Alsace.
- JAN A. (2018), « Livrer à vélo... en attendant mieux », *La nouvelle revue du travail*[Online], 13.
- KIDDER, J. L. (2006a). « Bike messengers and the really real: effervescence, reflexivity, and postmodern identity », *Symbolic Interaction*, v. 29, n°3, 349-371
- KIDDER, J. L. (2006b), « "It's the Job That I Love": Bike Messengers and Edgework ». *Sociological Forum*, 2/(1), 31-54.
- LUPTON D. (2016), *The Quantified Self*, John Wiley & Sons.
- MATURO, A., MORETTI V. (2018). *Digital Health and the Gamification of Life*. Emerald Publishing Limited.
- PHARABOD A.-S. et al. (2013), « La mise en chiffres de soi: Une approche compréhensive des mesures personnelles », *Réseaux*, vol. 177, n° 1,
- RICHEZ S. (2007), « Le facteur rural des postes en France avant 1914 : un nouveau médiateur au travail », *Le Mouvement Social*, no 218, n° 1, p. 29- 44 ;
- ROUVROY A. et BERNS T. (2013), « Gouvernamentalité algorithmique et perspectives d'émancipation », *Réseaux*, (n° 177).
- SCHWARTZ Y. (2000), *Le paradigme ergologique ou Un métier de philosophe*, Toulouse, Octarès.
- SCHOLZ, T. (dir) (2012), *Digital labor. The Internet as Playground and Factory*. New York, Routledge.
- SRNICEK N. (2016), *Platform capitalism*, Cambridge, Polity
- TILL, C. (2014), « Exercice as Labour : Quantified Self and the Transformation of Exercice into Labour », *Societies*, n°4, p. 446-442.
- TRAVAILLOT Y. (1998), *Sociologie des pratiques d'entretien du corps*, Paris: PUF.
- VATIN F. (2008), *Le travail: économie et physique, 1780-1830*, Paris, PUF, 1993.

VATIN F. (dir.) (2009), *Évaluer et valoriser: une sociologie économique de la mesure*, Toulouse, Presses universitaires du Mirail.

WEHR K. (2009), *Hermes on Two Wheels: The Sociology of Bicycle Messengers*, University Press of America.