



Marco Marrone, Rights against the machines! Il lavoro digitale e le lotte dei rider

Gilles Pinson

► To cite this version:

Gilles Pinson. Marco Marrone, Rights against the machines! Il lavoro digitale e le lotte dei rider. Sociologie du Travail, 2024, 66 (1), pp.[en ligne]. 10.4000/sdt.44973 . halshs-04498096

HAL Id: halshs-04498096

<https://shs.hal.science/halshs-04498096v1>

Submitted on 11 Mar 2024

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.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License



Marco Marrone, *Rights against the machines! Il lavoro digitale e le lotte dei rider*

Mimesis, Sesto San Giovanni, 2021, 216 p.

Gilles Pinson



Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/sdt/44973>

DOI : 10.4000/sdt.44973

ISSN : 1777-5701

Éditeur

Association pour le développement de la sociologie du travail

Ce document vous est offert par INIST - Centre national de la recherche scientifique (CNRS)



Référence électronique

Gilles Pinson, « Marco Marrone, *Rights against the machines! Il lavoro digitale e le lotte dei rider* », *Sociologie du travail* [En ligne], Vol. 66 - n° 1 | Janvier-Mars 2024, mis en ligne le 05 mars 2024, consulté le 11 mars 2024. URL : <http://journals.openedition.org/sdt/44973> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/sdt.44973>

Ce document a été généré automatiquement le 7 mars 2024.



Le texte seul est utilisable sous licence CC BY-NC-ND 4.0. Les autres éléments (illustrations, fichiers annexes importés) sont « Tous droits réservés », sauf mention contraire.

Marco Marrone, *Rights against the machines! Il lavoro digitale e le lotte dei rider*

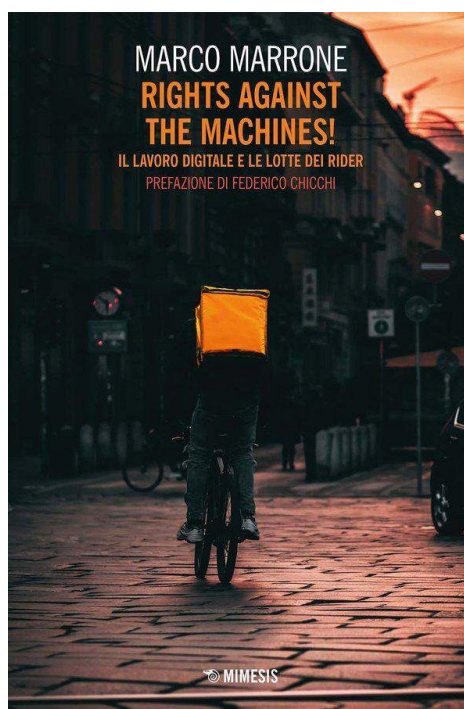
Mimesis, Sesto San Giovanni, 2021, 216 p.

Gilles Pinson

RÉFÉRENCE

Marco Marrone, *Rights against the machines! Il lavoro digitale e le lotte dei rider*, Mimesis, Sesto San Giovanni, 2021, 216 p.

- 1 L'économie numérique ne constitue pas une rupture, mais une continuité avec les évolutions économiques et organisationnelles des dernières décennies. C'est ce que Marco Marrone soutient au terme d'une enquête sur les plateformes de livraison de repas. Le sociologue démontre que ces entreprises ne font qu'exacerber les évolutions récentes des systèmes productifs — fragmentation spatiale et organisationnelle de la production, financiarisation, émergence des chaînes de valeur globale — et les tendances à la précarisation et à la destruction des protections liées au salariat. Les livreurs de repas (*riders* en italien) sont confrontés aux mêmes obstacles à l'organisation collective que les travailleurs précaires d'autres secteurs, mais le sociologue montre aussi comment ils peuvent se mobiliser pour défendre leurs droits, en examinant l'exemple de la *Riders Union Bologna*.
- 2 Le livre mobilise un matériau (entretiens semi-directifs et informels, observation de réunions, analyse des échanges entre livreurs sur les réseaux sociaux) constitué grâce à l'implication de l'auteur dans les activités du syndicat, une des premières formes de syndicalisme informel dans le secteur de la livraison de nourriture en Italie. Cette expérience l'a amené à participer à des mobilisations, des négociations et des réunions institutionnelles qui ont conduit à la promulgation de lois et directives sur les *riders* à l'échelle italienne et européenne. Dans la tradition sociologique italienne, cette approche est appelée « *conricerca* » (« recherche avec »), proche de la recherche-action à la française ou de la sociologie publique prônée par Michael Burawoy.
- 3 Le livre commence par un premier chapitre explorant le modèle de la plateforme, cet hybride entre « entreprise » et « marché ». La plateforme est une entreprise qui « offre une infrastructure numérique sur laquelle s'effectue un échange de biens ou de services entre particuliers » (p. 30). Ce rôle strict d'intermédiation est revendiqué par les plateformes, expliquant pourquoi elles rejettent toute responsabilité en matière de protection des opérateurs nécessaires à la mise en œuvre du service comme les livreurs.
- 4 La séduction qu'exerce la plateforme tient à sa capacité à mobiliser un imaginaire post-capitaliste. Louer son appartement sur Airbnb, c'est dépasser une conception étroite de la propriété ; être livreur pour Deliveroo ou chauffeur pour Uber, c'est choisir le moment où l'on travaille. Marco Marrone invite à se défaire de ce récit sur la nouveauté radicale — économique et technologique — qu'elle incarnerait et à prêter attention aux « lignes de continuité reliant les plateformes à des processus de plus longue durée enracinés dans les anciens arrangements capitalistes et qui ont créé les conditions sociales, politiques et culturelles de leur essor » (p. 44). Leur capacité à mobiliser des capitaux en masse a été permise par la financiarisation de l'économie. Leur



organisation est un avatar du capitalisme réticulaire qui systématise les logiques d'*outsourcing* à travers lesquelles le capital se contente de coordonner les différentes phases de la production en se débarrassant des risques inhérents à la production elle-même.

- 5 Le second chapitre, « L'insoutenable légèreté du petit boulot » (*lavoretto*), s'intéresse aux évolutions du travail exacerbées par les plateformes. La première est la précarisation et l'érosion du salariat et des protections qui lui sont liées. Le sociologue met au jour une tension fascinante. D'un côté, la plateforme formalise des activités, notamment dans les pays du Sud ; de l'autre, elle accentue les logiques de précarisation jusqu'à rapprocher les conditions faites aux *riders* de celles des travailleurs du secteur informel des Suds. La plateforme leur refuse le statut de salarié, leur interdit l'accès aux droits sociaux et à la représentation, nie tout lien de subordination en mobilisant la rhétorique du « *lavoretto* », selon laquelle le travail de livreur serait un *job* de complément, choisi par le travailleur en fonction de ses désirs et disponibilités et répondant à son besoin d'autonomie. Dans les faits, les *riders* sont recrutés parmi ces précaires — étudiants, jeunes sans qualification, migrants — maintenus en marge du salariat et pour lesquels le travail pour la plateforme est devenu la seule perspective.
- 6 Les plateformes exacerbent également les logiques d'intensification et de surveillance du travail. Au début, elles offrent des conditions de travail presque dignes avec un paiement à l'heure. Puis l'étau se resserre progressivement. Elles passent à la rémunération à la tâche, rémunération qui dépend du classement (*ranking*) du livreur, déterminé par sa fiabilité et par les notes données par les clients, mais aussi par sa disponibilité que les outils numériques permettent de mesurer. La collecte des données de géolocalisation permet une surveillance de tous les instants. Chaque arrêt au cours d'une livraison entraîne l'envoi d'un message sommant le *rider* de reprendre le travail. Le chantage à la déconnexion unilatérale le dissuade de toute participation à une action collective.
- 7 Dans un très original troisième chapitre, Marco Marrone s'intéresse à la manière dont les plateformes de livraison mettent à contribution l'environnement social et matériel que constituent la ville et ses infrastructures — ses rues, restaurants et réseaux de sociabilité — et dont ces plateformes deviennent elles-mêmes des infrastructures incontournables de nos perceptions et pratiques de la ville. Le capitalisme de plateformes confirme ainsi le rôle crucial que jouent les villes dans l'économie globale mais en même temps accélère « l'asservissement de l'espace urbain » (p. 120) aux besoins du capitalisme. Bologne offre un cas d'étude parfait de ce point de vue. Voici une ville connue pour son université, son ancrage à gauche et sa « bonne bouffe », mais qui était restée en dehors des circuits touristiques. En une décennie (2008-2018), le nombre de touristes y a doublé, passant de 800 000 à 1,5 million par an. À l'origine de cette évolution, le développement de l'aéroport et la décision des édiles de promouvoir la marque urbaine *Bologna Città del Cibo* (Bologne ville gastronomique). Ces orientations ont contribué à livrer les infrastructures de la ville aux plateformes de réservation, de location de courte durée et de livraison des repas, et l'expose aujourd'hui à une pénurie de logements locatifs et à une congestion touristique qui n'a rien à envier à Venise ou Barcelone.
- 8 Toutefois, la ville offre aussi une infrastructure permettant la résistance, ce que Marco Marrone démontre dans son quatrième et dernier chapitre consacré à la *Riders Union Bologna* (RUB). Il s'y attaque à un autre lieu commun, selon lequel la précarisation dont

le travail de plateforme serait le paroxysme rendrait impossible l'organisation des travailleurs. Pour Marco Marrone, de même qu'il y a continuité dans l'histoire des formes du capitalisme, il y a aussi une continuité dans les formes de résistance des travailleurs, comme le montre la mobilisation des livreurs de Bologne à partir de 2017.

- 9 Au départ, une dizaine de livreurs décident de se retrouver régulièrement pour parler de leurs difficultés. Ils rentrent rapidement en contact avec des syndicalistes, étudiants et activistes qui les aident à s'organiser. La RUB se constitue et organise des tractages auprès des livreurs pour les sensibiliser à l'exploitation qu'ils subissent. La RUB offre aussi des services : aide juridique, ateliers de maintenance des vélos, ouverture de refuges. Une conscience collective émerge qui débouche sur une grève des *riders* en novembre 2017, un jour de neige abondante, après que les plateformes ont refusé de suspendre le service. Les représailles ne se font pas attendre. Deliveroo tente de mobiliser les *riders* non-grévistes en leur offrant des bonus, menace de déconnexion les grévistes et réorganise la flotte en fonction du *ranking* des livreurs. Mais aidés du syndicat, les *riders* trouvent la parade en organisant un refus collectif de livraison qui permet le blocage du service.
- 10 Malgré ses limites, cette mobilisation a eu plusieurs effets positifs. Elle a installé la question du sort des travailleurs des plateformes dans le débat public, mobilisé les institutions et permis d'instaurer un rapport de force avec les plateformes. La Ville de Bologne édicte une « Charte des droits des travailleurs du digital dans le contexte urbain » pour imposer une négociation tripartite entre la commune, les syndicats de *riders* et les plateformes et garantit l'accès à une assurance. En 2019, Luigi di Maio, ministre du travail du gouvernement Conte, fait voter le « *decreto rider* » qui garantit l'accès à une assurance collective. Toutefois, les plateformes persistent dans le refus de reconnaître l'existence d'un rapport de subordination et de sortir du système du « *cottimo* » (travail à la pièce).
- 11 L'action de la RUB a aussi amené les *riders* à reconnaître l'intérêt de l'action syndicale et débouché sur une vague de syndicalisation et de création d'organisations similaires dans d'autres villes. Elle montre enfin que l'organisation des travailleurs et l'action syndicale est possible dans l'économie numérique comme dans tous les environnements de travail fondés sur la précarisation et l'atomisation des tâches.
- 12 On s'étonnera que l'auteur n'ait pas davantage mobilisé les travaux de sociologie des mouvements sociaux, notamment ceux portant sur les groupes affublés de caractéristiques (absence de ressources, identité repoussoir, etc.) rendant improbable leur mobilisation. Le chapitre sur la *Riders Union Bologna* laisse un peu sur sa faim quant à la position des syndicats traditionnels face à l'organisation des travailleurs des plateformes : quelle stratégie globale, quelles résistances en interne, quel soutien organisationnel ? Enfin, si Marco Marrone évoque l'évolution de la population des *riders* bolognais avec la proportion croissante des migrants et la diminution de la part des étudiants, il reste discret sur la manière dont ces différentes populations appréhendent le travail pour la plateforme, les perspectives qu'il offre (ou pas) et la manière dont elles se positionnent par rapport à l'action collective.
- 13 *Rights against the machine* est un essai percutant fondé sur une perspective marxiste assumée et tenue de bout en bout. Marco Marrone offre une vue synthétique sur les effets de la platformisation sur les systèmes de production et les conditions de travail. Sa thèse est claire. Les plateformes amènent un certain nombre de transformations,

mais il ne faut pas perdre de vue les continuités et les évolutions de longue durée dans les organisations économiques et les relations industrielles.

INDEX

Mots-clés : Syndicalisme, Plateformes, Italie

AUTEURS

GILLES PINSON

Centre Émile Durkheim, UMR 5116 du CNRS, de Sciences Po Bordeaux et de l'Université de Bordeaux

11, allée Ausone, 33607 Pessac Cedex, France

[g.pinson\[at\]sciencespobordeaux.fr](mailto:g.pinson[at]sciencespobordeaux.fr)