

«Il n’y a pas d’avenir dans ce métier.» Être chauffeur de VTC en Afrique par temps de pandémie

Mohammad Amir ANWAR*, Jack ONG’IRO ODEO**
et Elly OTIENO***

Résumé. Si les plateformes ont donné du travail à beaucoup d’Africains, les emplois créés sont de mauvaise qualité, comme la pandémie l’a bien montré. Dans ce contexte, les auteurs examinent la situation particulière des chauffeurs VTC en Afrique en s’appuyant sur des entretiens approfondis, réalisés au Kenya, et sur les méthodes de l’ethnographie virtuelle. Ils montrent que ces travailleurs ont recours à un «régime de débrouille», associant résilience, réajustement et résistance. Pour améliorer les conditions de travail et lutter contre la précarité dans le secteur, il faut à la fois que les pouvoirs publics instaurent des cadres réglementaires et que les travailleurs se mobilisent collectivement.

Mots-clés: économie à la tâche, plateformes de travail numérique, chauffeurs de VTC, Uber, COVID-19, travailleurs informels, Afrique.

1. Introduction

Avant le confinement, je travaillais essentiellement comme chauffeur Uber parce que je voulais gagner de quoi créer une activité à côté. Et puis, la pandémie est arrivée. Tous mes projets sont tombés à l’eau. C’est très dangereux. On transporte beaucoup de passagers. On manipule beaucoup d’argent liquide, si bien qu’on peut facilement attraper le virus. Je vis avec ma mère, ma sœur et mon frère. Je ne veux pas risquer d’être contaminé et de leur transmettre le virus. Donc, dernièrement, je travaille moins (Njenga, mai 2020).

On a beau être connecté toute la journée à l’application, il n’y a pas moyen de décrocher une course. Avant, j’en faisais 14 ou 15 par jour. En ce moment, j’en suis à 3 (Okumu, mai 2020).

* Centre d’études africaines, Université d’Édimbourg; Oxford Internet Institute, Université d’Oxford; École supérieure de tourisme et d’hôtellerie, Université de Johannesburg; mohammad.anwar@ed.ac.uk (auteur référent). ** Université Jomo Kenyatta d’agriculture et de technologie, Nairobi; jack.odeo@gmail.com. *** Chercheur indépendant, Nairobi; Ellyotieno59@gmail.com. Les auteurs remercient les relecteurs de la *Revue internationale du Travail* et les évaluateurs anonymes qui ont permis par leurs commentaires d’améliorer cet article. Cette étude a bénéficié du soutien financier de la British Academy (dossier n° SRG20\200635) et de l’Université d’Édimbourg.

Les articles paraissant dans la *Revue internationale du Travail* n’engagent que leurs auteurs, de même que les désignations territoriales qui y sont utilisées, et leur publication ne signifie pas que l’OIT souscrit aux opinions qui y sont exprimées.

Titre original: «“There Is No Future in It”: Pandemic and Ride Hailing Hustle in Africa» (*International Labour Review*, vol. 162, n° 1). Traduit par Isabelle Lauze. Révisé par la rédaction. Également disponible en espagnol (*Revista Internacional del Trabajo*, vol. 142, n° 1).

© Auteur(s), 2022.

© Compilation et traduction des articles: Organisation internationale du Travail, 2023.

Ces deux témoignages ont été recueillis auprès de chauffeurs de VTC de Nairobi, au Kenya, au début de la pandémie de COVID-19, en 2020. Ils montrent bien la vulnérabilité des travailleurs des plateformes, qui occupent un emploi précaire et ont du mal à assurer leur subsistance. Partout dans le monde, du Caire au Cap, et de Seattle à Delhi, des plateformes telles qu'Uber et Bolt mettent en relation des conducteurs et des passagers. C'est ce qu'on appelle communément les services de voitures de transport avec chauffeur (VTC) en ligne. Ces services ont fait leur apparition en Afrique à la faveur de l'essor de l'économie des plateformes (Anwar, Otieno et Stein, 2022) et peuvent jouer un rôle favorable du point de vue du développement.

En Afrique, on estime que 85,8 pour cent de la population active occupe un emploi informel, soit davantage que dans toutes les autres régions du monde (OIT, 2019). Les travailleurs informels (récupérateurs de déchets, travailleurs domestiques, artisans et vendeurs ambulants par exemple) exerçaient déjà dans des conditions précaires avant la pandémie (travail sous-payé ou non rémunéré, absence de protection sociale, lacunes en matière de sécurité et santé au travail) (Webster, Joynt et Sefalafala, 2016). La pandémie n'a fait qu'aggraver leur situation (Otieno, Stein et Anwar, 2021; Anwar, Otieno et Stein, 2022; OIT, 2020). Beaucoup de ces travailleurs vivent d'un revenu journalier et leur activité ne se prête pas au télétravail. Ils ont donc été placés devant un choix impossible – ne pas manger à leur faim ou risquer la contamination –, comme il ressort des extraits d'entretiens que nous reproduisons ci-dessus. Des mesures d'urgence ont été mises en place dans plusieurs pays d'Afrique en vue de compenser la perte de moyens de subsistance induite par la pandémie¹, mais de nombreuses catégories de travailleurs n'ont pas pu en bénéficier (les migrants, les réfugiés et les chauffeurs de VTC, notamment). Ces travailleurs ont eu recours à diverses stratégies originales pour limiter leurs pertes de revenus. Nous nous intéressons dans cette étude aux services de VTC au Kenya, l'un des principaux marchés d'Afrique par le nombre de chauffeurs en activité. Nous examinons les effets du confinement sur les revenus des chauffeurs et les stratégies déployées par ces derniers pour s'en sortir.

Nous faisons valoir dans cet article que l'économie des plateformes offre certes des possibilités de travail rémunéré à une partie de la main-d'œuvre africaine, mais que les emplois qu'elle crée sont de mauvaise qualité, du fait que le travail est précaire et traité comme une marchandise². Nous montrons que les conditions de travail des chauffeurs n'ont fait qu'empirer avec la pandémie³. Nous examinons aussi brièvement le régime de «débrouille» mis au point par les chauffeurs, terme par lequel nous rendons l'anglais *hustling*,

¹ Le Fonds monétaire international a établi un inventaire des mesures prises par les gouvernements pour limiter les répercussions humaines et économiques de la pandémie de COVID-19. Voir à l'adresse <https://www.imf.org/en/Topics/imf-and-covid19/Policy-Responses-to-COVID-19>.

² On retrouve ce constat dans un certain nombre d'autres études, qui portent sur différentes parties du monde (voir par exemple OIT, 2021a; Huws *et al.*, 2017; Anwar et Graham, 2022).

³ Les observations dont nous rendons compte ici sont le résultat d'un projet de recherche financé par la British Academy (dossier n° SRG20\200635) et l'Université d'Édimbourg. Cet article se fonde sur des données recueillies précédemment dans le cadre de ce projet et analysées dans Otieno, Stein et Anwar (2021) et Anwar, Otieno et Stein (2022).

d'abord utilisé dans les milieux de la Silicon Valley pour désigner un engagement démesuré pour son travail, mais qui sert maintenant à décrire la situation des travailleurs des plateformes, contraints de multiplier les tâches et les missions et de cumuler les activités pour s'assurer un revenu suffisant (Ens et Márton, 2021; Ravenelle, 2019). Nous montrons cependant que la débrouille, par les pratiques de résilience, de réajustement et de résistance originales qu'elle mobilise, témoigne également de la capacité d'action, ou agentivité, des chauffeurs. Pour lutter contre la précarité dans l'économie à la tâche en Afrique, nous affirmons en conclusion qu'il est urgent que les responsables publics définissent des cadres réglementaires adaptés et que, en parallèle, les travailleurs de l'économie des plateformes se mobilisent collectivement. Nous nous appuyons dans cet article sur un travail de terrain mené à Nairobi, au Kenya, entre avril 2020 et février 2021, et combinant des entretiens approfondis et des observations en ligne.

2. L'économie à la tâche, la culture de la débrouille et le paradoxe du développement

Le terme de plateforme numérique recouvre de multiples formes d'activités économiques, allant de l'extraction de données – Google et Facebook sont considérés comme des plateformes de données (Srnicsek, 2018) – à l'emploi – Uber et Upwork sont considérés comme des plateformes de travail numérique (Anwar et Graham, 2022; Graham et Anwar, 2018a et 2018b)⁴. Les activités rendues possibles par les plateformes de travail numérique (que nous désignerons par la suite sous le terme de «plateformes») constituent ce qu'on appelle l'«économie à la tâche» (*gig economy*). Elles peuvent être divisées en deux catégories: le «travail en ligne» et «le travail hors ligne», ou «travail sur site» (Anwar et Graham, 2022; Graham et Anwar, 2018a et 2018b). On entend par travail en ligne une activité exigeant un niveau élevé de compétences numériques que le travailleur peut réaliser indépendamment de l'endroit où il se trouve à condition de disposer d'outils informatiques (ordinateur et connexion Internet). Citons parmi ces activités la transcription d'enregistrements, la traduction, le balisage d'images, le référencement naturel (SEO) et la conception de logiciels. Le travail hors ligne recouvre des tâches qui n'exigent pas de compétences numériques, mais qui sont accomplies par l'intermédiaire d'outils numériques dans un lieu donné. C'est le cas, par exemple, des soins à la personne, de la livraison de repas et du transport de passagers, services où la mise en relation entre le prestataire et le client se fait via une plateforme.

On considère que les plateformes se prêtent particulièrement à des régimes de «débrouille» selon la définition donnée plus haut (Ens et Márton, 2021). Des travaux montrent que les travailleurs de l'économie à la tâche multiplient les missions sur les plateformes pour améliorer leur revenu (Anwar et Graham, 2022; Ravenelle, 2019). Ce régime de débrouille est présenté sous un jour positif: il permet par exemple d'«être son propre patron» (pour une critique de ce concept, voir Ravenelle, 2019). L'économie des plateformes créant des possibilités

⁴ L'extraction de données fait aussi partie de l'activité des plateformes de travail numérique (van Doorn et Badger, 2020).

de revenus et des modalités de travail flexibles, il n'est pas étonnant que ses atouts soient souvent mis en avant (Uber, 2020b; Upwork, 2015; Kuek *et al.*, 2015; Kagondu, 2014).

Pour d'autres auteurs, ces pratiques sont le fait de travailleurs précaires et sans visibilité (Honwana, 2012; Vigh, 2006). Dans son article où elle décrit les expériences des jeunes des bidonvilles de Nairobi, Thieme (2018, p. 531) voit ce cumul d'activités comme «une somme de combats, de négociations et de pratiques opportunistes qui doivent permettre de survivre au quotidien en l'absence d'un soutien institutionnel formel». Pour Thieme, c'est une façon de surmonter l'insécurité et les incertitudes économiques qui s'observent partout dans le monde. Autrement dit, le cumul d'activités est aussi une façon d'augmenter ses gains à court terme, pour assurer sa survie quotidienne, s'en sortir et faire manger sa famille, notamment dans les milieux les plus défavorisés.

Le régime de débrouille constitue le quotidien des travailleurs de l'économie des plateformes, comme l'ont montré de nombreuses études portant sur des pays à revenu élevé (voir Cant, 2019, pour le Royaume-Uni; Ravenelle, 2019, et Rosenblatt, 2018, pour les États-Unis; Goods, Veen et Barratt, 2019, pour l'Australie), sur des pays à revenu faible ou intermédiaire (voir Amorim et Moda, 2020, pour le Brésil; Samuel, 2020, pour l'Inde) ou plus globales (OIT, 2021a; Berg *et al.*, 2019; Rani et Furrer, 2021).

Il y a plusieurs explications à cela. Les travailleurs des plateformes étant payés à la tâche, ils sont constamment à la recherche de nouvelles missions à effectuer (Anwar et Graham, 2022). En ce sens, l'économie à la tâche n'a rien d'un phénomène nouveau. Elle existe depuis des siècles, notamment en Afrique. Les musiciens, les cordonniers, les artisans et les vendeurs ambulants sont eux aussi généralement rémunérés à la prestation ou à la pièce. C'est une réalité quotidienne pour les plus de 60 pour cent de travailleurs dans le monde qui occupent un emploi informel et qui, de ce fait, pâtissent de mauvaises conditions de travail et sont privés du socle de droits qui les protègent (OIT, 2019). Cela dit, l'économie des plateformes, où le travail repose sur une intermédiation numérique, est un cas unique dans la mesure où elle se situe à cheval entre le formel et l'informel (Anwar, Otieno et Stein, 2022)⁵.

Les plateformes encadrent parfois la relation avec le prestataire (Pollio, 2019). Dans le cas des services de VTC, les conducteurs doivent effectuer un certain nombre de démarches pour pouvoir se créer un compte sur l'application (par exemple télécharger leur permis de conduire et une pièce d'identité, et se doter d'un véhicule). Certains pays, dont le Kenya, ont instauré une taxe sur les services numériques dont doivent s'acquitter les chauffeurs (Odhiambo, 2021). Par ailleurs, les chauffeurs sont liés aux plateformes par des contrats de prestation de service qui formalisent la relation. Les plateformes les considèrent donc comme des travailleurs indépendants et non pas comme des salariés. De ce fait,

⁵ Nous savons que les travailleurs informels sont le plus souvent privés de protection du revenu, de pensions de retraite et d'assurance-maladie (OIT, 2019). Cela dit, les frontières entre emploi formel et emploi informel ne sont pas toujours bien délimitées et les conditions de travail peuvent être précaires, y compris dans l'économie formelle (Meagher, 2018; Chen et Carré, 2020).

les travailleurs exercent un emploi informel et pâtissent de mauvaises conditions de travail (OIT, 2021a).

De surcroît, et c'est là un autre aspect important du travail via des applications telles qu'Uber, l'architecture de la plateforme (le système de notation, la surveillance algorithmique, l'attribution des tâches et le contrôle des prix par exemple) détermine les conditions d'exécution de l'activité, ce qui limite en fin de compte l'agentivité des travailleurs (Vallas et Schor, 2020). Si les plateformes cèdent le contrôle de certains aspects du processus de travail (par exemple en permettant aux chauffeurs de se connecter ou de se déconnecter de la plateforme), on constate que les algorithmes de tarification et d'attribution des trajets ainsi que le système de notation ont pour effet d'accroître l'intensité du travail, les horaires et l'isolement des travailleurs (Anwar et Graham, 2021; Gandini, 2019)⁶.

De nombreux observateurs parviennent à des conclusions paradoxales, en soulignant que l'économie des plateformes fait augmenter les formes atypiques d'emploi dans les pays à revenu élevé (voir par exemple Huws *et al.*, 2017), mais qu'elle ouvre des possibilités et contribue à faire reculer la pauvreté dans les pays à revenu faible ou intermédiaire, notamment en Afrique (Banque mondiale, 2016). Les dernières études en date sur l'économie des plateformes en Afrique tendent toutefois à prouver le contraire. Par exemple, dans leur étude multipays et pluriannuelle, Anwar et Graham (2021) montrent que l'économie des plateformes est la dernière manifestation en date de la mondialisation néolibérale et que la «liberté» et la «flexibilité» qu'elles promettent se traduisent pour les travailleurs africains par de la «précarité» et de la «vulnérabilité». D'autres travaux indiquent néanmoins que les travailleurs développent et exercent leur agentivité, ce qui prouve les limites de la gestion algorithmique des plateformes (Woodcock, 2021; Anwar et Graham, 2020). Dans cet article, nous apportons notre contribution à ces débats sur les plateformes de travail et le développement en nous intéressant aux services de VTC, l'une des possibilités de travail rémunéré qui se développe le plus en Afrique, et en mettant en lumière les stratégies de débrouille adoptées pour tenir pendant la pandémie.

2.1. Les plateformes de VTC en Afrique

On estime à 81 le nombre de plateformes de VTC qui opèrent en Afrique⁷. Selon des chiffres de 2018, 216 000 personnes exercent comme chauffeurs rien que dans 7 pays du continent (insight2impact, 2018). Plusieurs plateformes ont été créées localement (citons Oga Taxi au Nigéria, Little Cab et Hava au Kenya et Hailer en Afrique du Sud), mais les plateformes internationales comme Uber et Bolt dominent le marché africain. Uber est actuellement implanté dans 24 villes de 9 pays d'Afrique⁸, et Bolt dans 64 villes. Au Kenya, Uber revendique quelque 5 000 chauffeurs actifs (Macharia, 2017). Le nombre réel de personnes travaillant pour des

⁶ Les plateformes ont la possibilité de bloquer les comptes des chauffeurs.

⁷ Voir à l'adresse <https://cenfri.org/wp-content/uploads/Africas-digital-platforms-trends-report.pdf>.

⁸ La plateforme Uber, lancée en 2010, est aujourd'hui implantée dans 69 pays (Uber, 2020a). Elle emploie 26 900 salariés et fait travailler 5 millions de chauffeurs, qu'elle considère pour la plupart comme des travailleurs indépendants ou des «chauffeurs partenaires». Ces chauffeurs sont soit propriétaires, soit locataires (avec option d'achat ou pas) de leur véhicule (Uber, 2020a et 2020c).

plateformes de VTC est sans doute plus élevé. Dans la plupart des pays africains, rares sont les chauffeurs qui disposent de leur propre voiture. Le plus souvent, ils en louent une ou empruntent celle de quelqu'un d'autre. Les détenteurs d'un véhicule peuvent pour leur part le proposer à la location sur les plateformes.

L'essor des plateformes de VTC en Afrique est un phénomène intéressant à plusieurs égards. La très grande majorité des travailleurs du continent occupent un emploi informel, malgré les conditions de travail précaires (OIT, 2019). Au Kenya, les créations d'emplois dans le secteur formel ont ralenti ces dernières années et plus de 83,8 pour cent de la main-d'œuvre travaillent dans le secteur informel (Kenya National Bureau of Statistics, 2019). Les services de VTC (comme de nombreuses autres activités de l'économie des plateformes) apparaissent donc en Afrique comme une solution pour sortir du chômage et de l'emploi informel (Kuek *et al.*, 2015; Kagundu, 2014).

Pour Adam Grunewald, cofondateur de la plateforme kenyane de services aux particuliers Lynk, «les possibilités de travail régulier et les mécanismes de gestion et de soutien centralisés qu'offrent les plateformes sont particulièrement prometteuses en Afrique où elles constituent un levier de formalisation de l'emploi» (Grunewald, 2019). Les transports publics étant quasiment inexistantes dans les villes africaines, les moyens de transport informels y jouent un rôle vital. Au Kenya, les *matatus* (minibus) et les *boda-bodas* (moto-taxis) sont des modes de déplacement prisés par une population urbaine en pleine expansion. Des services de VTC sont venus compléter l'offre de transports urbains au Kenya comme dans d'autres pays du continent (Giddy, 2019). Les pouvoirs publics ont souvent accueilli favorablement la prolifération des plateformes de VTC, y voyant une solution aux problèmes de transport dans les grandes métropoles (Muriuki, 2020; Intelligent Transport, 2018).

Les services de VTC procurent aussi un revenu à une partie de la main-d'œuvre. Les travaux menés sur les plateformes de VTC en Afrique montrent toutefois que la qualité des emplois dans ce secteur laisse à désirer. Dans leur étude sur les chauffeurs Uber en Afrique du Sud, Carmody et Fortuin (2019, p. 197) observent ainsi que les travailleurs ont rarement la maîtrise de leur rémunération ou de leurs horaires de travail, et qu'ils sont le plus souvent privés de protection sociale. Dans une autre étude menée auprès de chauffeurs Uber au Nigéria, Meagher (2018, p. 11) conclut que les plateformes créent moins d'emplois de qualité que ce qu'elles affirment et qu'elles n'améliorent qu'à la marge l'offre de transports urbains. En clair, l'essor de l'économie des plateformes risque d'accroître encore davantage la précarité sur les marchés du travail en Afrique, ce qui, par temps de pandémie, est pour le moins préoccupant.

La pandémie de COVID-19 a eu des répercussions sur les moyens de subsistance de millions de personnes dans le monde, notamment dans les régions les plus pauvres (voir, par exemple, Kesar *et al.*, 2021; Chen, 2020). Selon les estimations du Bureau international du Travail (OIT, 2020), près de 1,6 milliard de travailleurs (de l'économie informelle essentiellement) ont subi des pertes de revenus, et bon nombre d'entre eux risquent de basculer dans la pauvreté dans les années à venir (OIT, 2021b). Une étude montre par exemple que les commerçantes transfrontalières en Afrique de l'Est ont vu leurs ventes s'effondrer

et leurs revenus fondre pendant la pandémie (TradeMark East Africa, 2021). De même, le COVID-19 a mis en péril la vie et les moyens de subsistance des chauffeurs de VTC, dont l'activité ne se prête évidemment pas au télétravail et qui n'ont souvent pas bénéficié des mesures de protection sociale d'urgence (OIT, 2021a; Otieno, Stein et Anwar, 2021; Anwar, Otieno et Stein, 2022). Dans cet article, nous enrichissons la littérature récente sur le sujet en apportant une perspective africaine au débat et en présentant une première analyse empirique de l'impact de la pandémie sur les travailleurs des plateformes et sur les stratégies de survie que ceux-ci ont mises en place pendant cette période.

3. Méthodologie

Nous utilisons dans notre étude une approche à méthodes mixtes combinant des entretiens approfondis et les techniques de la «netnographie», ou ethnographie en ligne. Nous avons réalisé deux vagues d'entretiens avec des chauffeurs de VTC à Nairobi, au Kenya. La première série s'est déroulée entre avril et juin 2020 et la deuxième en janvier et février 2021. Les 32 chauffeurs de notre échantillon travaillaient pour plusieurs plateformes, principalement Uber, mais aussi Bolt et des applications locales telles que Little Cab et Hava⁹. Ils vivaient tous à Nairobi mais étaient pour la plupart des migrants originaires de comtés ruraux tels que Siaya, Nakuru et Nyeri. Nous avons conduit en tout 42 entretiens d'une durée comprise entre vingt-cinq et cent vingt-trois minutes.

Les entretiens de la première vague ont été réalisés par téléphone en raison du confinement en vigueur à Nairobi. L'enquête téléphonique est une méthode de recherche éprouvée qui présente des avantages (souplesse et accessibilité au terrain) mais a aussi ses limites (mauvaise qualité du son et impossibilité de percevoir les nuances, les gestes ou les émotions) (Block et Erskine, 2012). La deuxième série d'entretiens a pu être menée en face-à-face, puisque les mesures de confinement avaient été levées et que les autorités kenyanes autorisaient les activités en présentiel à condition de prendre un certain nombre de précautions. Le protocole sanitaire a donc été strictement respecté lors des entretiens: masque de rigueur pour l'enquêteur et les personnes interrogées, distanciation physique, désinfection régulière des mains et du matériel d'enregistrement, tenue des entretiens dans des espaces ventilés.

Nous avons élaboré un guide d'entretien évolutif répertoriant les principaux thèmes à aborder avec les participants: habitudes de travail, équilibre entre vie professionnelle et vie privée, impact de la pandémie sur les moyens de subsistance, opinion sur les plateformes et les mesures de soutien des pouvoirs publics, mobilisation des chauffeurs, stratégies de survie mises en place et usage des outils de communication numériques (WhatsApp et Facebook notamment). L'idée était d'engager une conversation animée et de susciter des questions de la part des interviewés. Avec certains répondants, l'entretien s'est déroulé en plusieurs étapes, en raison de contraintes de temps essentiellement. La deuxième vague

⁹ Les plateformes ne fonctionnent pas toutes sur le même modèle. Il serait dès lors intéressant de comparer le ressenti des chauffeurs selon qu'ils travaillent pour une plateforme locale ou internationale.

d'entretiens nous a permis d'aborder des éléments nouveaux (par exemple l'alègement du couvre-feu et les nouvelles règles introduites par les plateformes). Afin de fluidifier le processus, nous avons été en permanence en contact avec les chauffeurs sur WhatsApp. Nous échangeons régulièrement et ils nous tenaient au courant des changements survenus dans leur vie professionnelle et dans leur vie privée. Cela nous a permis d'avoir une bonne vision d'ensemble des effets de la pandémie sur les chauffeurs.

En complément des entretiens, nous avons eu recours à la toute nouvelle méthode de la netnographie, qui consiste à prendre les communications numériques comme objets d'étude ethnographique (Shankar, 2018). En l'occurrence, nous avons collecté les échanges des travailleurs sur les messageries et les réseaux sociaux. Comme plusieurs études l'ont mis en évidence, les travailleurs des plateformes utilisent beaucoup les outils de communication numérique pour rompre leur isolement et rendre leurs conditions de travail plus vivables (Anwar et Graham, 2020; Gray et Suri, 2019). Les chauffeurs de VTC, par exemple, discutent régulièrement entre eux sur WhatsApp (Anwar, Otieno et Stein, 2022). En Afrique, les groupes WhatsApp de chauffeurs se comptent par centaines. Il nous a toutefois été difficile de nous introduire dans les groupes utilisés par les chauffeurs de Nairobi. Au cours des entretiens, nous avons donc demandé aux participants de nous parler de leur utilisation de WhatsApp et de l'importance que revêt cette application de messagerie dans leur vie professionnelle. Nous avons ensuite approfondi notre enquête en analysant les échanges entre chauffeurs dans les groupes Facebook afin d'en comprendre la teneur.

Il existe sans doute au Kenya plusieurs dizaines de groupes Facebook de chauffeurs. Nous avons demandé à adhérer à deux de ceux qui comptent le plus de membres. Cette démarche posait un problème éthique dans la mesure où il est impossible de recueillir le consentement de chacun des membres dans un groupe fermé qui en compte des milliers. Il aurait été préférable d'obtenir ce consentement en négociant et en échangeant continuellement avec les membres du groupe, en étant transparents sur notre projet et en garantissant l'anonymisation des contributions, comme le préconisent Barbosa et Milan (2019). Dans les faits, cela aurait impliqué de publier régulièrement des messages dans le groupe pour réitérer notre engagement à respecter la confidentialité. Les administrateurs des groupes étaient au courant de l'étude que nous menions et ils ont publié un message pour expliquer notre démarche. Par la suite, nous avons publié des messages à intervalles réguliers dans ces groupes pour informer les membres de l'objet de l'étude et du processus de collecte des données.

Nous avons collecté manuellement les publications Facebook en janvier et février 2021. Ces messages étaient extraits quotidiennement et exportés dans un fichier Excel. Tous les éléments permettant d'identifier les personnes tels que le nom et le prénom ont été supprimés afin de rendre les données parfaitement anonymes avant leur codage. Au total, nous avons collecté 1 797 messages. Nous avons procédé à un codage ouvert des messages afin de dégager une série de thèmes qui étaient apparus dans les conversations, puis nous les avons regroupés pour faire apparaître les principaux sujets de conversation entre les

chauffeurs. Pour des raisons de confidentialité, les propos tenus sur Facebook ne sont pas cités dans cet article. Tous les chauffeurs sont désignés sous un pseudonyme afin de préserver leur anonymat.

4. Moyens de subsistance et dynamique de genre

Les services de VTC offrent un revenu d'appoint à bon nombre de travailleurs au chômage ou exerçant une activité *jua kali*¹⁰. D'après une enquête menée par le Bureau international du Travail (BIT) dans onze pays (OIT, 2021a), plus de 40 pour cent des chauffeurs interrogés disaient exercer cette activité faute d'avoir trouvé un autre emploi ou afin de compléter leurs revenus. Ils étaient plus de 60 pour cent dans ce cas au Kenya et 45 pour cent au Ghana. Le gain horaire des chauffeurs de VTC est pourtant extrêmement faible (*ibid.*) et parfois même inférieur à celui des chauffeurs de taxi, comme l'ont souligné plusieurs des répondants¹¹.

Mais une dynamique de genre est également à l'œuvre dans le secteur (Anwar, 2022). Les chauffeurs de VTC sont très majoritairement des hommes (OIT, 2021a). Au Kenya, les femmes ne constituent que 5 pour cent des effectifs, soit plus qu'en Inde, au Ghana ou au Maroc, mais moins qu'en Indonésie et au Chili (*ibid.*). À Nairobi deux plateformes sont exclusivement destinées aux femmes, An Nisa Taxi et DaDa Ride¹². Nous avons pu interroger huit chauffeurs femmes et avons constaté que leur vécu est assez différent de celui de leurs homologues masculins.

La majorité des femmes que nous avons interrogées ont indiqué tirer des plateformes l'essentiel de leurs revenus, alors que les hommes exerçaient pour la plupart une autre activité ou avaient un emploi stable à côté. Achieng a commencé à travailler pour Uber en 2016 parce qu'elle n'avait pas de revenu régulier et avait besoin de gagner de quoi nourrir ses trois enfants qu'elle élève seule. La plateforme est à présent sa principale source de revenus (Achieng, janvier 2021). Plusieurs des chauffeurs femmes ont dit compléter leurs revenus par d'autres formes d'activités entrepreneuriales comme la restauration, la vente ambulante, le travail dans des magasins de proximité ou les visites guidées.

Les femmes chauffeurs sont souvent confrontées à d'autres types de difficultés. Elles sont par exemple particulièrement exposées au risque de car-jacking. «Les courses de nuit sont dangereuses autant pour nous que pour nos clients. Certains hommes hésitent à prendre le soir un véhicule conduit par une femme parce qu'ils craignent d'être attaqués par des pirates de la route», nous a expliqué

¹⁰ *Jua kali*, littéralement «soleil implacable» en swahili, est l'expression employée au Kenya pour désigner les microentrepreneurs, petits commerçants, réparateurs et artisans qui, en l'absence de locaux, exercent leur activité en plein air. Le terme en est venu à désigner l'économie informelle dans son ensemble (Kinyanjui, 2014).

¹¹ Selon l'enquête du BIT, les chauffeurs de VTC ont un gain horaire légèrement supérieur à celui des chauffeurs de taxi.

¹² On trouve ailleurs dans le monde des plateformes de VTC réservées aux femmes ou qui mettent exclusivement en relation des conductrices et des clientes. C'est le cas de Local (Afrique du Sud), Shebah (Australie), Fyonka (Égypte), Chariot for Women et GoSafr (États-Unis) et Taxshé (Inde). Dans certains pays, notamment l'Arabie saoudite et le Brésil, Uber a créé une fonctionnalité qui permet aux conductrices d'indiquer qu'elles souhaitent de préférence transporter des femmes.

l'une de nos répondantes, une trentenaire mère de deux enfants qui travaille dans le secteur depuis 2017 (Janerose, janvier 2021). Les femmes chauffeurs se heurtent également aux préjugés sexistes des passagers. Comme l'ont indiqué la plupart des interviewées, les clients restent convaincus que les hommes sont meilleurs conducteurs et annulent parfois leur course quand ils voient qu'on leur a affecté une femme comme chauffeur. À en croire l'une des répondantes, ce comportement est le plus souvent le fait des clientes (Ciku, février 2021).

Si les services de VTC offrent des possibilités de revenus à la main-d'œuvre kenyane, ils ne permettent pas forcément de gagner correctement sa vie. En 2016, Uber était la seule application de VTC au Kenya. À l'époque, ses chauffeurs touchaient environ 65 shillings kenyans, soit 0,45 dollar des États-Unis (dollar dans la suite du texte) au kilomètre, et 5 shillings kenyans, soit 0,05 dollar, à la minute d'attente. L'arrivée de nombreux nouveaux acteurs sur le marché (Bolt, Little Cab, PTG, inDriver, Hava, Safeways et Maramoja) a intensifié la concurrence. Les plateformes se sont livrées à une guerre des prix bénéfique pour les usagers, qui ont vu baisser le tarif des courses, mais néfaste pour la rémunération des chauffeurs. L'une de nos répondantes, qui élève seule ses deux enfants, indique qu'elle travaille occasionnellement pour des plateformes de VTC depuis 2017. Elle est diplômée en marketing et avait commencé une formation en assurances qu'elle a dû abandonner pour des raisons financières. Elle évoque les changements survenus dans le secteur: «En 2017, ça rapportait bien [...] puis, en 2019, le nombre de VTC a beaucoup augmenté [...] et de nombreuses applications se sont implantées au Kenya et ont recruté massivement des chauffeurs. Les plateformes ont alors décidé de casser les prix» (Wambui, janvier 2021). Un autre répondant, qui travaille dans le secteur depuis trois ans, est du même avis: il y a «trop de plateformes et trop de chauffeurs», estime-t-il, ce qui crée une concurrence malsaine. «Comme le secteur n'est pas réglementé, les plateformes décident toujours unilatéralement des tarifs» (Kioko, janvier 2021). Les plateformes ont baissé leurs tarifs mais pas les commissions qu'elles prélèvent aux chauffeurs et qui oscillent toujours entre 20 et 25 pour cent. En mars 2021, à l'heure où nous rédigeons cet article, les chauffeurs Uber de Nairobi touchaient 22 shillings kenyans (0,20 dollar) au kilomètre et 4 shillings kenyans (0,03 dollar) à la minute d'attente. D'après l'enquête du BIT (OIT, 2021a), le gain horaire moyen des chauffeurs kenyans s'élevait à 2 dollars (moins qu'au Ghana et au Maroc), soit légèrement plus que le salaire minimum national en vigueur pour les chauffeurs de taxi. Mais, au vu des longues heures passées en volant et de l'intensité du travail (*ibid.*), l'activité de chauffeur n'est pas si rémunératrice que cela au Kenya, sans compter qu'avec la pandémie les travailleurs du secteur ont été privés d'une partie de leurs revenus.

5. Les risques induits par la pandémie

5.1. Insécurité du revenu

Le gouvernement kenyan a instauré le premier confinement national le 25 mars 2020. Seuls les services essentiels (par exemple les services de santé, les pharmacies, les marchés alimentaires et les transports publics) ont été autorisés à

fonctionner normalement, mais avec des horaires restreints¹³. Les chauffeurs de VTC ont pu continuer à travailler pendant le confinement mais ont reçu peu de demandes de courses. La restriction des déplacements, la suspension des vols intérieurs et internationaux, l'annulation des cérémonies religieuses et des événements publics et le couvre-feu imposé en soirée les ont privés de leur clientèle habituelle.

Plusieurs études ont fait état d'une diminution du nombre de courses pendant la pandémie en Afrique du Sud (OIT, 2021a; Anwar, Otieno et Stein, 2022; Otieno, Stein et Anwar, 2021). C'était aussi un sujet de préoccupation pour les chauffeurs que nous avons interviewés à Nairobi. Les conducteurs de notre échantillon effectuaient en moyenne 80 trajets par semaine avant la pandémie. Ce chiffre est tombé à 15 pendant le confinement. L'une de nos répondantes, une femme âgée d'une trentaine d'années qui travaille comme conductrice pour les plateformes depuis 2019, indique ne pas avoir reçu plus d'une demande de course par jour entre avril et juin 2020, et même ne pas avoir travaillé du tout certains jours (Ciku, février 2021). Les chauffeurs ont accusé de ce fait une forte baisse de leurs revenus, variable selon leur mode de collaboration avec les plateformes.

5.2. Chauffeurs locataires et chauffeurs propriétaires

On distingue sur les plateformes de VTC les chauffeurs qui sont propriétaires de leur véhicule et ceux qui les louent. Pour ouvrir un compte chauffeur sur les plateformes, il faut être propriétaire de sa voiture. Au Kenya, la plupart des chauffeurs louent leur voiture à ces propriétaires moyennant un montant hebdomadaire ou mensuel. Pour les chauffeurs de notre échantillon, le montant de la location s'élevait en moyenne à quelque 9 000 shillings kenyans (82 dollars) par semaine.

Les chauffeurs locataires de leur véhicule semblent avoir davantage souffert de la pandémie que les propriétaires. En effet, pendant le confinement, une partie des propriétaires ont perdu l'emploi qu'ils occupaient dans un autre secteur et se sont mis eux-mêmes à exercer comme chauffeurs. Ils ont donc cessé de proposer leur véhicule à la location, privant ainsi les conducteurs locataires de leur outil de travail. L'une de nos répondantes nous explique ainsi qu'elle louait son véhicule depuis 2019 au tarif de 1 000 shillings kenyans (9,10 dollars) par jour: «Autour du mois de mai 2020, mon loueur a perdu son emploi régulier. Il a donc décidé de reprendre son véhicule. Je me suis retrouvée sans voiture, si bien que je n'ai rien gagné jusqu'en janvier 2021, date à laquelle j'ai trouvé un nouveau véhicule à louer» (Achieng, janvier 2021). D'autres propriétaires ont arrêté la location parce que les chauffeurs n'étaient plus en mesure de payer le loyer hebdomadaire. Karis, 37 ans, titulaire d'un diplôme universitaire, marié et père des trois enfants, est chauffeur Uber depuis 2019: «Un mois après le début du COVID-19, je n'ai plus eu les moyens de payer la location. Je ne gagnais pas assez. Il fallait bien que je garde de quoi acheter du carburant et de quoi manger.

¹³ Une partie des restrictions ont été levées le 7 juillet 2020. Les établissements scolaires ont pu rouvrir progressivement à partir de septembre 2020.

On a une famille à nourrir, d'autres obligations, mais le propriétaire réclame son dû. Alors, il m'a retiré la voiture» (Karis, janvier 2021). Un autre chauffeur, qui gagnait 15 000 à 18 000 shillings kenyans (141 à 167 dollars) par semaine et payait 10 000 shillings kenyans (94 dollars) de frais de location hebdomadaires avant la pandémie, est à peine parvenu à engranger 1 000 shillings kenyans (9 dollars) par jour pendant le confinement. La plupart des autres conducteurs interviewés ont vécu la même situation: «Nous ne gagnons plus autant qu'avant la pandémie», résume ainsi un chauffeur de 39 ans, père de trois enfants, qui exerce depuis 2018 (Mwangi, janvier 2021).

La pandémie et les mesures prises pour enrayer la propagation du virus ont beaucoup pénalisé les chauffeurs qui avaient contracté des crédits auto auprès des banques. Uber et d'autres grandes plateformes ont noué des partenariats avec des organismes de crédit afin de permettre aux chauffeurs de financer l'achat d'une voiture (Uber, sans date; Finextra, 2016). Les chauffeurs ont pu accéder à un véhicule grâce à ces offres de crédits auto, mais beaucoup se retrouvent dans l'incapacité de payer leurs mensualités (Dubal, 2019; Sperber, 2020), d'autant que la concurrence accrue entre plateformes et entre chauffeurs a fait baisser leurs revenus (Sperber, 2020). Déjà en 2018, des chauffeurs de Nairobi s'étaient fait saisir leur voiture (Muchira, 2019). Pendant la pandémie, des chauffeurs qui étaient en train d'acheter leur véhicule à crédit ont accumulé les impayés et craint de devoir restituer leur véhicule.

Gladys, qui élève seule son enfant et a ses parents âgés à charge, est dans ce cas. Lorsqu'elle a pris du retard dans le remboursement de son crédit, la banque a augmenté les montants des mensualités¹⁴. Elle a multiplié les petits boulots (dans l'agriculture et le tourisme) pour pouvoir rembourser son crédit: «J'ai plusieurs mensualités de retard et cela devient très lourd pour moi. J'ai peur que la banque saisisse ma voiture si je ne paie pas dans les temps» (Gladys, janvier 2021).

5.3. Risque de contamination

À la chute des revenus sont venus s'ajouter les risques sanitaires. De par la nature même de leur activité, qui implique des contacts réguliers avec la clientèle, les chauffeurs ont été en première ligne pendant la pandémie et plus exposés au risque de contracter le COVID-19 que les personnes qui pouvaient télétravailler (Otieno, Stein et Anwar, 2021; Anwar, Otieno et Stein, 2022)¹⁵. Au Royaume-Uni, plusieurs chauffeurs Uber sont décédés des suites du COVID-19 (Booth, 2020). Parmi les conducteurs interviewés, un certain nombre ont dit connaître des collègues qui avaient été contaminés au volant et être inquiets pour leur santé et

¹⁴ Le gouvernement kenyan a demandé aux banques de restructurer leurs prêts et de prolonger les échéanciers de paiement (Central Bank of Kenya, 2020a). Selon la banque centrale du Kenya (Central Bank of Kenya, 2020b), à fin décembre 2020, le montant des prêts restructurés s'élevait à 1 630 milliards de shillings kenyans (15,28 milliards de dollars), soit 54,3 pour cent du total du portefeuille de prêts des banques.

¹⁵ Les travailleurs informels dont l'activité ne peut s'exercer à distance (vendeurs ambulants, récupérateurs de déchets, travailleurs domestiques, chauffeurs de taxi, etc.) ont été eux aussi fortement exposés au risque de contamination.

celle de leur famille. L'un d'entre eux indique à ce sujet: «On est obligé de faire attention. On ne sait pas si le passager qu'on transporte est malade ou non. Du coup, la plupart du temps, on a peur de contracter le virus et de le transmettre à ses enfants» (Mwangi, janvier 2021). Si certains chauffeurs ont préféré ne pas travailler pendant cette période, d'autres, comme cette répondante, qui est seule à subvenir aux besoins de sa famille et qui tire l'essentiel de ses revenus des plateformes, n'ont pas eu le choix: «Moi aussi j'avais peur du Covid. Alors je suis restée deux mois enfermée à la maison. Puis j'ai compris que ça allait durer et qu'il fallait bien que je travaille» (Susan, février 2021). Plusieurs chauffeurs se sont plaints également que certains clients ne respectaient pas les règles sanitaires et ont regretté que les plateformes ne les aient pas soutenus davantage (Otieno, Stein et Anwar, 2021).

5.4. Mécontentement à l'égard des plateformes

Les plateformes, comme la plupart des entreprises, ont fermé leurs bureaux et demandé à leurs salariés du service support de travailler de chez eux, ce qui a rendu encore plus difficile la communication avec les chauffeurs. Nos répondants se sont sentis abandonnés par les plateformes. Ils s'attendaient à ce qu'elles baissent leurs commissions, ce qu'elles n'ont pas fait. Kimathi, 32 ans, marié et père de deux enfants, a débuté comme chauffeur après avoir perdu l'emploi d'administrateur systèmes qu'il occupait dans une entreprise: «Nous avons eu beau supplier [les plateformes] de ramener la commission à 10 ou 5 pour cent [...], elles ont fait la sourde oreille. Elles ont laissé tomber les chauffeurs (Kimathi, janvier 2021).

Les chauffeurs en veulent aussi à Uber d'avoir supprimé certaines des primes destinées à les fidéliser. Avant la pandémie, la plateforme prenait une commission de 25 pour cent sur les 15 premiers trajets de la semaine puis de 3 pour cent sur les courses suivantes (cela nous a été confirmé par deux répondants). Les chauffeurs nous ont dit qu'Uber avait modifié sa politique de commissions dégressives et qu'elle prélevait désormais 25 pour cent sur tous trajets. Cet autre chauffeur confirme ce changement de politique: «La commission dégressive, ça existait avant la pandémie. C'était très avantageux pour nous: j'essayais autant que possible de faire 10 courses le lundi et les 5 autres le mardi. Le reste de la semaine, tous les trajets étaient à moins de 3 pour cent. Mais maintenant c'est 25 pour cent quel que soit le nombre de courses qu'on effectue» (Kimani, janvier 2021). Ce type de comportement prédateur est bien résumé par un chauffeur: «Les plateformes fonctionnent comme des courtiers [...]. C'est nous qui sommes propriétaires des voitures et ils nous prennent 25 pour cent sur notre argent durement gagné» (Karis, janvier 2021). Carmody et Fortuin (2019) parlent à propos du modèle économique des plateformes de VTC d'accumulation «virtuelle» («les entreprises accumulent grâce à Internet la valeur tirée de processus de travail qui se déroulent dans le monde "réel"»). Il est à noter que les plateformes de VTC ne possèdent pas de flottes automobiles grâce auxquelles elles pourraient accumuler de la valeur économique¹⁶.

¹⁶ C'est vrai aussi d'autres plateformes telles qu'Airbnb, qui ne possède pas d'hôtels.

Nous avons demandé aux chauffeurs s'ils se voyaient un avenir dans le secteur. Plusieurs répondants n'étaient pas sûrs de pouvoir gagner assez. Wafula, qui travaille depuis 2018 pour les plateformes Uber, Bolt, Little Cab et Maramoja, a très bien résumé la détresse de ses collègues: «On ne peut pas s'en sortir. Il n'y a pas d'avenir dans ce métier. Ce boulot ne convient qu'à des gens qui n'ont pas trop de responsabilités familiales, des célibataires par exemple. Mais, quand a une famille, ce n'est plus la solution. Beaucoup songent à arrêter et à se trouver un emploi stable» (Wafula, février 2021).

6. Débrouille et agentivité

Les chauffeurs de Nairobi ont beau être inquiets pour leur avenir et mécontents, ils ont mis en place des stratégies de débrouille pour assurer leur survie quotidienne. Un courant de la géographie du travail fait valoir de longue date que les travailleurs contribuent par leurs pratiques à modeler et remodeler le paysage économique, au même titre que le capital (Herod, 1997 et 2001). En d'autres termes, les travailleurs ont la capacité d'influer sur leurs conditions de travail. Plusieurs chercheurs ont étudié comment, en Afrique, les travailleurs les plus vulnérables, notamment dans l'économie informelle, s'en sortent au quotidien en recourant à une panoplie de stratégies qui mettent en valeur leur agentivité (voir par exemple Cooper, 1987; Callebert, 2012; Kinyanjui, 2014). Dans les travaux de Cooper (1987) sur le port de Mombasa, au Kenya, les dockers disaient beaucoup compter sur l'économie rurale, la famille élargie, les liens villageois et communautaires. De même, dans l'étude de Callebert (2012), les dockers de Durban, en Afrique du Sud, chapardent souvent de la marchandise, qu'ils échangent ou revendent, pour compléter leur salaire et remédier à leur insécurité économique. À bien des égards, on peut considérer que ces dockers africains mettent sur pied un régime de débrouille pour s'en sortir. Plusieurs travaux sur l'économie à la tâche en Afrique montrent aussi comment les travailleurs tentent de résister aux plateformes. Dans ces travaux, l'agentivité des travailleurs est appréhendée sous l'angle des pratiques quotidiennes de résilience, de réajustement (*reworking*) et de résistance qu'ils mettent en place non seulement pour échapper au contrôle exercé par les plateformes sur le processus de travail, mais aussi pour sortir de la précarité et assurer leur survie (Anwar et Graham, 2020). Nous nous appuyons sur ces travaux pour décrire les stratégies de débrouille déployées par les chauffeurs de VTC de Nairobi pour amortir l'impact de la pandémie sur leur santé et leurs moyens de subsistance, stratégies qui témoignent de l'agentivité des travailleurs des plateformes face à l'adversité, et qui consistent non seulement à multiplier les activités, mais aussi à s'appuyer sur des réseaux de solidarité dans le monde réel et, de plus en plus, dans les espaces numériques (*ibid.*).

6.1. Résilience: réseaux de relations et outils de communication numériques

Nous savons que les travailleurs informels doivent diversifier leurs sources de revenus pour gagner leur vie, le salaire ne suffisant pas toujours à assurer leur subsistance. Dans ses travaux précurseurs sur les ménages pauvres d'Accra, au

Ghana, Keith Hart (1973) observe qu'ils tirent souvent leurs moyens de subsistance de multiples activités (vente ambulante, jardinage, jeux d'argent, vol ou corruption politique) qui leur rapportent des gains généralement modestes (voir aussi Callebert, 2017). C'est grâce à ces pratiques que les travailleurs informels parviennent à s'en sortir quand un événement ou un choc comme la pandémie de Covid-19 met en péril leurs moyens de subsistance.

Les chauffeurs que nous avons interviewés avaient élaboré des stratégies ingénieuses dans l'esprit du *jua kali*. Afin de diversifier leurs sources de revenus pendant la pandémie, ils s'étaient lancés dans la vente ambulante ou dans d'autres formes d'entrepreneuriat informel. Une conductrice passionnée de cuisine s'était mise à proposer des services de restauration, notamment le week-end. D'autres s'étaient inscrits sur des plateformes de travail en ligne (pour accomplir des tâches de marketing ou faire de l'enseignement à distance) ou vendaient des denrées alimentaires: «Comme il n'y avait pas de demandes de courses, certains chauffeurs allaient à la campagne acheter des légumes qu'ils revendaient à Nairobi directement dans leur voiture, transformant leur VTC en épicerie ambulante» (Irungu, janvier 2021). De fait, pendant la pandémie, on a vu fleurir dans beaucoup de quartiers résidentiels de Nairobi des marchés informels de bord de route où les gens vendaient toutes sortes de marchandises, notamment des produits alimentaires, des articles ménagers et des vêtements (Odenyo, 2020).

Les chauffeurs nous ont aussi dit s'être beaucoup appuyés sur leurs réseaux familiaux et communautaires. L'entraide a pris souvent la forme de tontines¹⁷, appelées *stokvels* en Afrique du Sud ou *chamas* au Kenya (Chidziwisano, Wyche et Kisyula, 2020). Pendant le confinement, les conducteurs se sont aussi entraînés pour se procurer des produits alimentaires, des médicaments et un accès à Internet.

En plus des réseaux de proximité, les chauffeurs se sont beaucoup appuyés sur les outils de communication numériques (principalement WhatsApp et Facebook). On a pu constater que les applications de messagerie et les réseaux sociaux contribuent à l'agentivité des travailleurs des plateformes (Anwar et Graham, 2020). Ces derniers échangent régulièrement par messages, au téléphone ou en visio avec leurs amis et leurs collègues pour briser l'isolement et la solitude et rendre plus vivables leurs conditions de travail (*ibid.*). Les chauffeurs de VTC créent souvent des groupes, sur Facebook par exemple, pour communiquer entre eux. Nous avons donc étudié deux de ces groupes Facebook afin de mieux cerner leurs pratiques quotidiennes de résilience et de réajustement.

On peut considérer l'usage que les chauffeurs font de Facebook comme une forme de «résilience», c'est-à-dire une façon de gérer les situations auxquelles ils sont confrontés au quotidien. Dans notre étude, nous avons constaté que les chauffeurs s'inscrivaient dans des groupes Facebook avant tout pour trouver du travail, une voiture de location ou un chauffeur à qui louer leur véhicule personnel (voir tableau 1). Dans leurs messages, beaucoup demandaient des conseils,

¹⁷ Dans ces systèmes de crédit informels, des personnes se regroupent et versent régulièrement une somme d'argent à un fonds commun, dans lequel elles peuvent puiser à tour de rôle. Voir <https://nasasa.co.za/about-stokvels/> et <https://myc4.wordpress.com/2012/08/06/the-chama-way/>.

Tableau 1. De quoi les chauffeurs parlent-ils sur Facebook?

Thématiques	Publications sur Facebook	Occurrences
Résilience	Recherche d'un véhicule à louer	411
	Conseils et astuces: meilleurs créneaux horaires, secteurs à éviter, embouteillages, accidents	237
	Recherche de créneaux à louer	166
	Démarches: joindre la plateforme, permis de conduire, etc.	77
	Recherche d'un chauffeur	57
	Signalement de clients	20
	Recherche d'informations sur l'activité de VTC	7
	Création d'un syndicat ou adhésion à un syndicat	96
	Grèves	29
	Plateformes (Uber ou Bolt)	57
Motifs de mécontentement	Forces de l'ordre	7
	Tarif des courses et rémunération hebdomadaire	7
	Coût de la location d'un véhicule voiture	6
	Taxis	2
Achat-vente	Petites annonces (voitures, pièces détachées, auto-écoles, etc.)	344
	Messages de vœux, messages de soutien, messages à caractère sexuel	274
Autres	Total	1797

Source: Compilation des auteurs.

par exemple sur les axes et les carrefours à éviter pour prendre en charge des clients, sur les zones où s'applique la tarification dynamique et sur la façon de gérer les clients agressifs. D'autres sollicitaient de l'aide parce que leur voiture était tombée en panne. Nous avons demandé aux répondants de nous expliquer la place qu'occupent ces groupes, sur WhatsApp notamment, dans leur vie et leur activité professionnelle. L'un de nos répondants, qui travaille pour des plateformes depuis 2016, nous a répondu ce qui suit:

Ces groupes en ligne sont une sorte de réseau communautaire pour les conducteurs. Nous passons la journée au volant et c'est à peine si nous avons l'occasion de parler avec nos collègues. La police nous harcèle et nous inflige des amendes, les clients sont souvent malpolis et puis les applis [Uber et Bolt] essaient de nous entuber. Alors, dans nos groupes Facebook ou WhatsApp, on se raconte nos problèmes. En cas de pépin, quel qu'il soit, il y a toujours des gens prêts à vous aider. Nous nous échangeons des informations sur l'état du trafic, les pannes, et nous organisons des rencontres entre chauffeurs (Patrick, juin 2020).

6.2. Réajustement et résistance

Certains chauffeurs avaient repéré les jours de la semaine où la demande est la plus forte et travaillaient essentiellement ces jours-là, ce qui leur permettait d'économiser du carburant. D'autres s'étaient constitué une bonne clientèle dans leur secteur, ou avaient des clients fidèles, si bien qu'ils avaient un nombre de courses assuré. Un ancien chauffeur de taxi, qui travaille pour plusieurs plateformes depuis 2018, a ainsi plusieurs clients réguliers qui l'appellent directement sans passer par les plateformes (Daniel, janvier 2021). Les interfaces destinées aux chauffeurs sont conçues de sorte que les plateformes contrôlent la répartition du travail (Woodcock, 2021). Les chauffeurs doivent se connecter à l'application (Uber ou Bolt par exemple) pour obtenir des demandes de courses, et les plateformes prélèvent une commission sur chaque trajet. Les conducteurs tentent donc de contourner cet obstacle en court-circuitant l'application. Ces clients ont été une planche de salut pour beaucoup de chauffeurs pendant la pandémie.

Les chauffeurs de Nairobi emploient l'expression *go Karura*¹⁸ (que l'on pourrait traduire par «prendre le maquis») quand ils prennent des clients en direct, une pratique habituelle pour ne pas avoir à payer de commission à la plateforme, comme nous l'ont signalé plusieurs chauffeurs: «Le client commande une course et, dès qu'il monte à bord, on lui demande s'il est d'accord de "prendre le maquis". S'il dit oui, on annule la course et on le conduit à destination sans l'appli, comme ça, on n'a pas de commission à payer sur ce trajet» (David, février 2021). Presque tous les chauffeurs que nous avons interrogés ont dit effectuer des courses hors application chaque fois qu'ils le pouvaient. À en croire toutefois une conductrice, les hommes le font davantage que les femmes parce qu'ils craignent moins de se faire agresser (Mueni, janvier 2021). La pratique du *go Karura* est une stratégie de réajustement employée par les chauffeurs

¹⁸ L'expression se réfère à la forêt de Karura, dans le nord de Nairobi, qui a joué un rôle dans la révolte des Mau Mau au Kenya dans les années 1950. Les rebelles Mau Mau s'y étaient souvent repliés pour lancer des actions de guérilla contre l'administration coloniale britannique (Elkins, 2005).

pour contourner le contrôle strict des plateformes sur le travail et les processus de travail¹⁹.

Se déconnecter de l'application est aussi un moyen de mobilisation collective pour réclamer une hausse des tarifs et une baisse des commissions prélevées par les plateformes (Sperber, 2020; voir aussi Iazzolino, 2021)²⁰. En août 2016, à Nairobi, un groupe de chauffeurs Uber a décidé de se mettre en grève pour protester contre la baisse du tarif au kilomètre de 60 à 35 shillings kenyans²¹. Depuis, les chauffeurs kenyans ont organisé à plusieurs reprises des mouvements de grève et des manifestations (Wahito, 2017; Reuters, 2018; Nyawira et Chebet, 2019; Prinsloo, Alake et Genga, 2021b). Ces actions ont produit des résultats tangibles, quoique modestes. Ainsi, après une grève de neuf jours en juillet 2018, les chauffeurs kenyans ont obtenu d'Uber et de Taxify (rebaptisé Bolt en 2019) une légère augmentation des tarifs (Dahir, 2018)²². Des mouvements similaires ont eu lieu ailleurs en Afrique, notamment au Nigéria (Agunbiade, 2016) et en Afrique du Sud (Business Insider South Africa, 2020; voir aussi OIT, 2021a). L'émergence de ces mouvements incite les chauffeurs africains à s'organiser pour refuser les conditions de travail précaires qui sont les leurs sur les plateformes.

7. Conclusions: s'organiser contre les plateformes

Si l'économie des plateformes offre indéniablement des possibilités de travail rémunéré à beaucoup d'Africains qui en manquent cruellement, la qualité de ces emplois laisse à désirer (Anwar et Graham, 2022; Anwar, Otieno et Stein, 2022). Comme nous l'avons évoqué plus haut, le travail à la tâche que proposent des plateformes de VTC telles qu'Uber et Bolt contribue à précariser encore plus les emplois sur le continent africain, contrairement au discours de bon nombre d'acteurs du secteur et d'organisations internationales de développement. Une grande partie des travailleurs africains ne bénéficient pas d'une protection sociale suffisante pour affronter des chocs externes tels que le COVID-19. De ce fait, la pandémie a exacerbé leur vulnérabilité et leur précarité. Mais elle a aussi fait la preuve de leur débrouillardise et de leur agentivité. Les travailleurs ont inventé des stratégies de survie face à des plateformes qui leur imposent les conditions de l'échange et contrôlent le processus de travail afin de limiter leur agentivité dans certains domaines (par exemple la détermination de la rémunération et du temps de travail). Ces pratiques s'articulent autour des notions de résilience, de réajustement et de résistance. Les chauffeurs de VTC ont constitué des réseaux de proximité et sur Internet pour limiter leur perte de revenus et pouvoir se procurer des produits alimentaires et de première nécessité pendant la pandémie. En d'autres termes, si la pandémie a mis en péril ces travailleurs

¹⁹ Uber bloque les chauffeurs qui annulent plus d'un certain nombre de courses par jour. Parallèlement, les frais d'annulation facturés aux clients sont modiques.

²⁰ Le producteur radio indépendant Benjamin Walker en parle dans un des épisodes de sa série de podcasts «Theory of Everything». Voir <https://theoryofeverythingpodcast.com/2019/10/going-karura/>.

²¹ Uber a relevé ses tarifs en 2017 (Reuters, 2018).

²² Plusieurs plateformes ont à nouveau baissé leurs tarifs depuis.

précaires, elle les a aussi rapprochés et incités à s'entraider. La solidarité entre chauffeurs ne suffira toutefois pas à elle seule à faire reculer la précarité. Les pouvoirs publics doivent prendre les mesures réglementaires nécessaires pour assurer aux travailleurs des conditions de travail décentes, responsabiliser les plateformes et garantir le droit de négociation collective.

Les plateformes ont réussi jusqu'à présent à contourner la législation du travail en se présentant comme des intermédiaires technologiques et en considérant leurs travailleurs comme des prestataires indépendants. Ce modèle économique a déjà été contesté à plusieurs reprises devant des tribunaux nationaux. En 2021, par exemple, la Cour suprême du Royaume-Uni a donné tort à Uber et requalifié les chauffeurs comme salariés. Les gouvernements ont donc la possibilité de limiter les atteintes au droit du travail et de contraindre l'économie des plateformes à offrir des conditions de travail décentes. Les responsables publics en Afrique doivent intégrer les travailleurs des plateformes à leur réflexion sur la réglementation des nouvelles formes de travail. Les chauffeurs en Afrique doivent de leur côté s'organiser collectivement pour faire entendre leurs revendications.

Nous savons bien les obstacles auxquels se heurte l'action collective des travailleurs des plateformes. Néanmoins, de nouvelles formes de solidarité voient le jour (Cant, 2019). Comme nous l'avons montré plus haut, les chauffeurs kenyans ont créé des réseaux de solidarité grâce aux outils de communication numériques et ont organisé des grèves pour protester contre les plateformes. Les syndicats traditionnels doivent prêter une attention particulière aux mutations du monde du travail et tenir compte des modes de communication et de mobilisation des travailleurs des plateformes. Au Kenya, un réseau social comme Facebook est un excellent outil pour fédérer les travailleurs (Schradié, 2015). À l'heure où les actions de protestation contre les plateformes de VTC se multiplient dans le monde, il est possible de bâtir des réponses sociopolitiques globales à l'exploitation systémique inhérente à l'économie mondialisée. Certaines initiatives ont été couronnées de succès dans les pays à revenu élevé. Au Royaume-Uni, par exemple, des chauffeurs sont parvenus à créer un nouveau syndicat, l'App Drivers and Couriers Union (Radulovic-Viswanatha, 2020). Les initiatives de ce genre ont été rares en Afrique, malgré l'activisme des chauffeurs dans plusieurs pays dont le Kenya, le Nigéria et l'Afrique du Sud (Prinsloo, Alake et Genga, 2021a). Il serait de ce fait intéressant de creuser les recherches sur la représentation des travailleurs des plateformes en Afrique, en étudiant le rôle des collectifs auto-organisés et en analysant les facteurs qui favorisent ou qui freinent la mobilisation collective et la syndicalisation.

Références

- Agunbiade, Tola. 2016. «Uber Drivers in Abuja are Going on Strike, Starting Today», *Techcabal*, 31 octobre 2016. <https://techcabal.com/2016/10/31/uber-drivers-abuja-strike/>.
- Amorim, Henrique, et Felipe Moda. 2020. «Work by App: Algorithmic Management and Working Conditions of Uber Drivers in Brazil», *Work Organisation, Labour & Globalisation*, 14 (1): 101-118.
- Anwar, Mohammad Amir. 2022. «Platforms of Inequality: Gender Dynamics of Digital Labour in Africa», *Gender & Development*, 30 (3): 747-764.

- , et Mark Graham. 2020. «Hidden Transcripts of the Gig Economy: Labour Agency and the New Art of Resistance Among African Gig Workers», *Environment and Planning A: Economy and Space*, 52 (7): 1269-1291.
- , et —. 2021. «Between a Rock and a Hard Place: Freedom, Flexibility, Precarity and Vulnerability in the Gig Economy in Africa», *Competition & Change*, 25 (2): 237-258.
- , et —. 2022. *The Digital Continent: Placing Africa in Planetary Networks of Work*. Oxford: Oxford University Press.
- , Elly Otieno et Malte Stein. 2022. «Locked In, Logged Out: Pandemic and Ride-Hailing in South Africa and Kenya», *Journal of Modern African Studies*, article accepté pour publication, disponible en ligne. <https://www.cambridge.org/core/journals/journal-of-modern-african-studies/article/locked-in-logged-out-pandemic-and-ridehailing-in-south-africa-and-kenya/B66C20CF8BB84889CD949AB7376C65A0>.
- Banque mondiale. 2016. *World Development Report 2016: Digital Dividends*. Washington. [Résumé en français sous le titre «Rapport sur le développement dans le monde 2016: les dividendes du numérique». Washington.]
- Barbosa, Sérgio, et Stefania Milan. 2019. «Do Not Harm in Private Chat Apps: Ethical Issues for Research on and with WhatsApp», *Westminster Papers in Communication and Culture*, 14 (1): 49-65.
- Berg, Janine, Marianne Furrer, Ellie Harmon, Uma Rani et M. Six Silberman. 2019. *Les plateformes de travail numérique et l'avenir du travail: pour un travail décent dans le monde en ligne*. Genève: BIT.
- Block, Emily S., et Laura Erskine. 2012. «Interviewing by Telephone: Specific Considerations, Opportunities, and Challenges», *International Journal of Qualitative Methods*, 11 (4): 428-445.
- Booth, Robert. 2020. «Uber Driver Dies from Covid-19 after Hiding it Over Fear of Eviction», *The Guardian*, 17 avril 2020. <https://www.theguardian.com/world/2020/apr/17/uber-driver-dies-from-covid-19-after-hiding-it-over-fear-of- eviction>.
- Business Insider South Africa. 2020. «Uber Eats Strike in Gauteng May Spread to Other Cities as Drivers Protest Fee Cuts», 19 décembre 2020. <https://www.businessinsider.co.za/uber-eats-strike-in-gauteng-2020-12>.
- Callebert, Ralph. 2012. «Cleaning the Wharves: Pilferage, Bribery, and Social Connections on the Durban Docks in the 1950s», *Canadian Journal of African Studies/Revue canadienne des études africaines*, 46 (1): 23-38.
- . 2017. *On Durban's Docks: Zulu Workers, Rural Households, Global Labor*. Rochester: University of Rochester Press.
- Cant, Callum. 2019. *Riding for Deliveroo: Resistance in the New Economy*. Londres: Polity Press.
- Carmody, Pádraig, et Alicia Fortuin. 2019. «“Ride-Sharing”, Virtual Capital and Impacts on Labor in Cape Town, South Africa», *African Geographical Review*, 38 (3): 196-208.
- Central Bank of Kenya. 2020a. *Twenty Fourth Bi-Annual Report of the Monetary Policy Committee - April 2020*. Nairobi.
- . 2020b. *Monetary Policy Statement - December 2020*. Nairobi.
- Chen, Martha. 2020. «COVID-19, Cities and Urban Informal Workers: India in Comparative Perspective», *Indian Journal of Labour Economics*, 63 (Suppl. 1): S41-S46.
- , et Françoise Carré (dir.). 2020. *The Informal Economy Revisited: Examining the Past, Envisioning the Future*. Abingdon: Routledge.
- Chidziwisano, George Hope, Susan Wyche et Rellikson Kisyula. 2020. «SmartChama: Designing Collaborative Digital Financial Systems for Chama Groups in Kenya», dans *Proceedings of the 2020 International Conference on Information and Communication Technologies and Development*. New York: Association for Computing Machinery.
- Cooper, Frederick. 1987. *On the African Waterfront: Urban Disorder and the Transformation of Work in Colonial Mombasa*. New Haven: Yale University Press.

- Dahir, Abdi Latif. 2018. «Uber and Other Ride-Hailing Apps are Facing a Major Test in Kenya – From Drivers Themselves», *Quartz Africa*, 13 juillet 2018. <https://qz.com/africa/1327568/uber-taxify-little-cab-kenya-drivers-end-strike/>.
- Dubal, Veena. 2019. «Uber's New Loan Program Could Trap Drivers in Cycles of Crushing Debt», *The Guardian*, 5 décembre 2019. <https://www.theguardian.com/commentisfree/2019/dec/05/uber-loan-program-debt>.
- Elkins, Caroline. 2005. *Imperial Reckoning: The Untold Story of Britain's Gulag in Kenya*. New York: Henry Holt and Company.
- Ens, Nicola, et Attila Márton. 2021. «“Sure, I Saw Sales, but It Consumed Me” from Resilience to Erosion in the Digital Hustle Economy», *New Media & Society*, article accepté pour publication, disponible en ligne. <https://doi.org/10.1177/14614448211054005>.
- Finextra. 2016. «Uber Kenya and Sidian Bank Launch Car Financing Service», 25 mai 2016. <https://www.finextra.com/pressarticle/64585/uber-kenya-and-sidian-bank-launch-car-financing-service>.
- Gandini, Alessandro. 2019. «Labour Process Theory and the Gig Economy», *Human Relations*, 72 (6): 1039-1056.
- Giddy, Julia Kathryn. 2019. «The Influence of E-Hailing Apps on Urban Mobilities in South Africa», *African Geographical Review*, 38 (3): 227-239.
- Goods, Caleb, Alex Veen et Tom Barratt. 2019. «“Is Your Gig Any Good?” Analysing Job Quality in the Australian Platform-Based Food-Delivery Sector», *Journal of Industrial Relations*, 61 (4): 502-527.
- Graham, Mark, et Mohammad Amir Anwar. 2018a. «Labour», dans *Digital Geographies*, publ. sous la dir. de James Ash, Rob Kitchin et Agnieszka Leszczynski, 177-187. Londres: Sage.
- , et —. 2018b. «Two Models for a Fairer Sharing Economy», dans *The Cambridge Handbook of the Law of the Sharing Economy*, publ. sous la dir. de Nestor M. Davidson, Michèle Finck et John J. Infranca, 328-340. Cambridge: Cambridge University Press.
- Gray, Mary L., et Siddharth Suri. 2019. *Ghost Work: How to Stop Silicon Valley from Building a New Global Underclass*. New York: Houghton Mifflin Harcourt.
- Grunewald, Adam. 2019. «A Gig Economy Solution to Boost Employment in Africa», *Brookings*, 20 mars 2019. <https://www.brookings.edu/blog/africa-in-focus/2019/03/20/a-gig-economy-solution-to-boost-employment-in-africa/>.
- Hart, Keith. 1973. «Informal Income Opportunities and Urban Employment in Ghana», *Journal of Modern African Studies*, 11 (1): 61-89.
- Herod, Andrew. 1997. «From a Geography of Labor to a Labor geography: Labor's Spatial Fix and the Geography of Capitalism», *Antipode*, 29 (1): 1-31.
- . 2001. *Labor Geographies: Workers and the Landscapes of Capitalism*. New York: Guilford Press.
- Honwana, Alcinda Manuel. 2012. *The Time of Youth: Work, Social Change, and Politics in Africa*. Boulder: Kumarian Press/Lynne Rienner Publishers.
- Huws, Ursula, Neil H. Spencer, Dag S. Syrdal et Kaire Holts. 2017. *Work in the European Gig Economy: Research Results from the UK, Sweden, Germany, Austria, the Netherlands, Switzerland and Italy*. Bruxelles: Fondation européenne d'études progressistes.
- Iazzolino, Gianluca. 2021. «“Going Karura”: Colliding Subjectivities and Labour Struggle in Nairobi's Gig Economy», *Environment and Planning A: Economy and Space*, article accepté pour publication, disponible en ligne. <https://doi.org/10.1177/0308518X211031916>.
- insight2impact. 2018. «African Digital Platforms and the Future of Digital Financial Services», 20 décembre 2018. <https://i2ifacility.org/insights/articles/african-digital-platforms-and-the-future-of-digital-financial-services?entity=news>.

- Intelligent Transport. 2018. «Cairo Welcomes the Debut of Uber's Minibus Service "Uber Bus"», 5 décembre 2018. <https://www.intelligenttransport.com/transport-news/74089/cairo-uber-minibus-service/>.
- Kagundu, Wairimu. 2014. «Online Work: A New Frontier for Digital Jobs Africa», *The Rockefeller Foundation*, 17 mars 2014. <https://www.rockefellerfoundation.org/blog/online-work-new-frontier-digital-jobs/>.
- Kenya National Bureau of Statistics. 2019. *Economic Survey 2019*. Nairobi.
- Kesar, Surbhi, Rosa Abraham, Rahul Lahoti, Paaritosh Nath et Amit Basole. 2021. «Pandemic, Informality, and Vulnerability: Impact of COVID-19 on Livelihoods in India», *Canadian Journal of Development Studies/Revue canadienne d'études du développement*, 42 (1-2): 145-164.
- Kinyanjui, Mary Njeri. 2014. *Women and the Informal Economy in Urban Africa: From the Margins to the Centre*. Londres: Zed Books.
- Kuek, Siou Chew, Cecilia Maria Paradi-Guilford, Toks Fayomi, Saori Imaizumi et Panos Ipeiritos. 2015. «The Global Opportunity in Online Outsourcing», Report Number ACS14228. Washington: Banque mondiale.
- Macharia, Ken. 2017. «Uber Has 363,000 Active Riders in Kenya Driven by 5,000 Drivers», *Capital Business*, 28 septembre 2017. <https://www.capitalfm.co.ke/business/2017/09/uber-has-363000-active-riders-in-kenya-driven-by-5000-drivers/>.
- Meagher, Kate. 2018. «Rewiring the Social Contract: Digital Taxis and Economic Inclusion in Nigeria», document présenté à la conférence intitulée «Overcoming Inequalities in a Fractured World: Between Elite Power and Social Mobilization», organisée par l'Institut de recherche des Nations Unies pour le développement social (UNRISD), Genève, 8-9 novembre 2018.
- Muchira, Njiraini. 2019. «Auctioneer's Hammer to Fall on Uber Cars», *The East African*, 6 avril 2019. <https://www.theeastafrican.co.ke/tea/business/auctioneer-s-hammer-to-fall-on-uber-cars-1415606>.
- Muriuki, Benjamin. 2020. «Ethiopian Taxi Hailing App Taxiye Enters Kenyan Market», *Citizen Digital*, 29 septembre 2020. <https://citizentv.co.ke/business/ethiopian-taxi-hailing-app-taxiye-enters-kenyan-market-346518/>.
- Nyawira, Susan, et Cynthia Chebet. 2019. «Uber, Bolt Drivers Strike over Unimplemented MoU», *The Star*, 15 juillet 2019. <https://www.the-star.co.ke/business/2019-07-15-uber-bolt-drivers-strike-over-unimplemented-mou/>.
- Odenyo, Akello. 2020. «Car-Boot Market Thrives During Pandemic», *The Star*, 26 mai 2020. <https://www.the-star.co.ke/news/2020-05-26-car-boot-market-thrives-during-pandemic/>.
- Odhiambo, Vincent. 2021. «Taxi Hailing App Drivers Reject Imposition of Digital Tax», *Metropol TV*, 23 février 2021. <https://metropoltv.co.ke/2021/02/23/taxi-hailing-app-drivers-reject-imposition-of-digital-tax/>.
- OIT. 2019. *Femmes et hommes dans l'économie informelle: un panorama statistique*, troisième édition. Genève: BIT.
- . 2020. «OIT: Alors que les pertes d'emploi s'intensifient, près de la moitié de la main-d'œuvre mondiale risque de perdre ses moyens de subsistance», communiqué de presse, 29 avril 2020. https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_743112/lang-fr/index.htm.
- . 2021a. *Emploi et questions sociales dans le monde: le rôle des plateformes numériques dans la transformation du monde du travail*. Genève: BIT.
- . 2021b. *Observatoire de l'OIT: le COVID-19 et le monde du travail*. Septième édition, 25 janvier 2021. Genève: BIT.
- Otieno, Elly, Malte Stein et Mohammad Amir Anwar. 2021. «Ride Hailing Drivers Left Alone at the Wheel: Reflections from South Africa and Kenya», dans *COVID-19 in the Global South: Impacts and Responses*, publ. sous la dir. de Pádraig Carmody, Gerard McCann, Clodagh Collieran et Ciara O'Halloran, 95-104. Bristol: Bristol University Press.

- Pollio, Andrea. 2019. «Forefronts of the Sharing Economy: Uber in Cape Town», *International Journal of Urban and Regional Research*, 43 (4): 760-775.
- Prinsloo, Loni, Tope Alake et Bella Genga. 2021a. «Uber and Bolt Drivers in Nigeria and Kenya Protest Over Rising Costs», *Business Day*, 19 avril 2021. <https://www.businesslive.co.za/bd/companies/2021-04-19-uber-and-bolt-drivers-in-nigeria-and-kenya-protest-over-rising-costs/>.
- , — et —. 2021b. «Uber, Bolt Drivers in Africa Protest High Cost of Operations», *Bloomberg*, 19 avril 2021. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2021-04-19/uber-bolt-drivers-in-africa-protests-higher-costs-of-operations>.
- Radulovic-Viswanatha, Neda. 2020. «App-Based Drivers Will Not Be Taken for a Ride», *Counterfire*, 26 juillet 2020. <https://www.counterfire.org/articles/opinion/21455-app-based-drivers-will-not-be-taken-for-ride>.
- Rani, Uma, et Marianne Furrer. 2021. «Digital Labour Platforms and New Forms of Flexible Work in Developing Countries: Algorithmic Management of Work and Workers», *Competition & Change*, 25 (2): 212-236.
- Ravenelle, Alexandra J. 2019. *Hustle and Gig: Struggling and Surviving in the Sharing Economy*. Oakland: University of California Press.
- Reuters. 2018. «Kenya Ride Hailing Taxi Drivers Reach Deal for Higher Fares after Week of Strike», 11 juillet 2018. <https://www.reuters.com/article/us-kenya-taxis-idUSKBN1K12F1>.
- Rosenblat, Alex. 2018. *Uberland: How Algorithms Are Rewriting the Rules of Work*. Oakland: University of California Press.
- Samuel, Vineet John. 2020. «Uberizing Informality: The Case of Non-Owner, Driver-Partners in the City of Hyderabad», *Indian Journal of Labour Economics*, 63: 511-524.
- Schradie, Jen. 2015. «Political Ideology, Social Media, and Labor Unions: Using the Internet to Reach the Powerful, Not Mobilize the Powerless», *International Journal of Communication*, 9: 1985-2006.
- Shankar, Kalpana. 2018. «Ethnography, Documents, and Big Data: Reflections on Teaching with David Hakken», *Anthropology of Work Review*, 39 (1): 17-21.
- Sperber, Amanda. 2020. «Uber Made Big Promises in Kenya. Drivers Say It's Ruined Their Lives», *NBC News*, 30 novembre 2020. <https://www.nbcnews.com/news/world/uber-made-big-promises-kenya-drivers-say-it-s-ruined-n1247964>.
- Srnicek, Nick. 2018. *Capitalisme de plateforme: l'hégémonie de l'économie numérique*. Montréal, Lux, 2018.
- Thieme, Tatiana Adeline. 2018. «The Hustle Economy: Informality, Uncertainty and the Geographies of Getting By», *Progress in Human Geography*, 42 (4): 529-548.
- TradeMark East Africa. 2021. *The Effects of Covid-19 on Women Cross Border Traders in East Africa*. Nairobi.
- Uber. 2020a. *2019 Annual Report*. San Francisco.
- . 2020b. «A First Step Toward a New Model for Independent Platform Work», 10 août 2020. <https://www.uber.com/newsroom/working-together-priorities/>.
- . 2020c. «2020 Investor Presentation», 6 février 2020. https://s23.q4cdn.com/407969754/files/doc_financials/2019/sr/InvestorPresentation_2020_Feb13.pdf.
- . Sans date. «Vehicle Finance in Kenya». <https://www.uber.com/ke/en/drive/vehicle-solutions/leasing/?city=nairobi>.
- Upwork. 2015. «Freelancers Union and Upwork Release New Study Revealing Insights into the Almost 54 Million People Freelancing in America», 1^{er} octobre 2015. <https://www.upwork.com/press/2015/10/01/freelancers-union-and-upwork-release-new-study-revealing-insights-into-the-almost-54-million-people-freelancing-in-america/>.
- Vallas, Steven, et Juliet B. Schor. 2020. «What Do Platforms Do? Understanding the Gig Economy», *Annual Review of Sociology*, 46: 273-294.

- van Doorn, Niels, et Adam Badger. 2020. «Platform Capitalism's Hidden Abode: Producing Data Assets in the Gig Economy», *Antipode*, 52 (5): 1475-1495.
- Vigh, Henrik. 2006. *Navigating Terrains of War: Youth and Soldiering in Guinea-Bissau*. New York: Berghahn Books
- Wahito, Margaret. 2017. «Uber Increases Price in Kenya after Drivers' Protest», *Capital Business*, 16 mars 2017. <https://www.capitalfm.co.ke/business/2017/03/uber-increases-price-in-kenya-after-drivers-protest/>.
- Webster, Edward, Katherine Joynt et Thabang Sefalafala. 2016. «Informalization and Decent Work: Labour's Challenge», *Progress in Development Studies*, 16 (2): 203-218.
- Woodcock, Jamie. 2021. «The Limits of Algorithmic Management: On Platforms, Data, and Workers' Struggle», *South Atlantic Quarterly*, 120 (4): 703-713.