

---

## Traduction partielle et commentée du livre *Uberleven: Undercover als Uberchauffeur* de Jeroen van Bergeijk

**Auteur :** Collard, France

**Promoteur(s) :** Rasier, Laurent

**Faculté :** Faculté de Philosophie et Lettres

**Diplôme :** Master en traduction, à finalité spécialisée

**Année académique :** 2019-2020

**URI/URL :** <http://hdl.handle.net/2268.2/9468>

---

### *Avertissement à l'attention des usagers :*

*Tous les documents placés en accès ouvert sur le site le site MatheO sont protégés par le droit d'auteur. Conformément aux principes énoncés par la "Budapest Open Access Initiative"(BOAI, 2002), l'utilisateur du site peut lire, télécharger, copier, transmettre, imprimer, chercher ou faire un lien vers le texte intégral de ces documents, les disséquer pour les indexer, s'en servir de données pour un logiciel, ou s'en servir à toute autre fin légale (ou prévue par la réglementation relative au droit d'auteur). Toute utilisation du document à des fins commerciales est strictement interdite.*

*Par ailleurs, l'utilisateur s'engage à respecter les droits moraux de l'auteur, principalement le droit à l'intégrité de l'oeuvre et le droit de paternité et ce dans toute utilisation que l'utilisateur entreprend. Ainsi, à titre d'exemple, lorsqu'il reproduira un document par extrait ou dans son intégralité, l'utilisateur citera de manière complète les sources telles que mentionnées ci-dessus. Toute utilisation non explicitement autorisée ci-avant (telle que par exemple, la modification du document ou son résumé) nécessite l'autorisation préalable et expresse des auteurs ou de leurs ayants droit.*

---

Faculté de Philosophie et Lettres  
Département de Langues et Littératures Modernes  
Filière en traduction et interprétation



**Traduction partielle et commentée du livre**

***Überleven: Undercover als Überchauffeur***

de Jeroen van Bergeijk

Mémoire présenté par France Collard en vue de l'obtention du grade  
de master en traduction, à finalité spécialisée

Année académique 2019-2020

Promoteur : Laurent Rasier

Co-promotrice : Martine Étienne

Lectrice : Kim Andringa



Université de Liège

Faculté de Philosophie et Lettres  
Département de Langues Modernes : linguistique, littérature et traduction  
Filière en traduction et interprétation

**Traduction partielle et commentée du livre**  
*Uberleven: Undercover als Uberchauffeur*  
de Jeroen van Bergeijk



Mémoire présenté en vue de l'obtention du grade  
de master en traduction à finalité spécialisée

Par France Collard  
Année académique 2019-2020



## **REMERCIEMENTS**

Ce mémoire, qui clôture cinq années d'étude et de travail, n'aurait pas vu le jour sans l'aide de personnes envers lesquelles je voudrais aujourd'hui exprimer ma profonde gratitude.

Je tiens tout d'abord à remercier mon promoteur, M. Rasier, d'avoir accepté de suivre mon travail et de m'avoir prodigué des conseils avisés et judicieux.

Je voudrais également remercier Mme Étienne pour sa disponibilité et son implication. Vos révisions m'ont été d'une très grande aide.

Merci également à Kim Andringa pour l'intérêt porté à mon travail.

J'adresse aussi mes plus sincères remerciements à l'auteur de ce livre, Jeroen van Bergijk, ainsi qu'à la maison d'édition néerlandaise Ambo|Anthos d'avoir accepté que je traduise une partie de ce livre.

Enfin, je souhaite remercier mes proches, et plus particulièrement mes parents, qui m'ont toujours soutenue, encouragée et qui ont cru en moi tout au long de mes études. Merci également à Gaëlle Stokis, mon binôme durant ces cinq années.

I.	Introduction .....	1
A.	Choix du livre.....	1
B.	Contexte .....	1
C.	Choix des chapitres .....	2
II.	Le skopos.....	5
III.	La question de la domestication ou de l'étrangéisation.....	7
1.	Noms d'endroits .....	9
2.	Noms de personnages.....	10
3.	Noms de plats typiques.....	10
IV.	Traduction .....	13
V.	Commentaires.....	57
A.	Problèmes traductologiques .....	57
1.	Problèmes pragmatiques.....	57
2.	Problèmes culturels .....	58
3.	Problèmes linguistiques.....	61
4.	Problèmes spécifiques à un texte donné.....	61
B.	Stratégies traductologiques.....	63
1.	Stratégies syntactiques/grammaticales .....	63
1.1	Transposition (G3) .....	63
1.2	Changement dans la structure d'une clause (G6) + changement d'unité (G4).....	64
2.	Stratégies sémantiques .....	65
2.1	Antonymie (S2) .....	65
2.2	Hyponymie (S3) .....	65
3.	Stratégies pragmatiques.....	66
3.1	Modification de l'explicitation (PR2) .....	66
3.2	Changement interpersonnel (PR4) .....	66
C.	Les éléments paratextuels.....	68
1.	La note définition .....	69
2.	La note de traduction.....	70
3.	La note explicative .....	71
4.	La note signalétique.....	71
D.	La présence de passages en langues étrangères (anglais, allemand, espagnol) .....	73
1.	L'anglais.....	73
2.	L'allemand .....	73
3.	L'espagnol.....	74
4.	Cas particulier : le français .....	76
5.	Cas particulier : Ellis et Anthony .....	76
E.	Les anglicismes .....	79

1.	Forward dispatch .....	79
2.	God view .....	79
3.	Binge-driving.....	80
4.	Hell.....	81
5.	Wisdom of the crowd .....	81
6.	Social credit system.....	82
7.	#DeleterUber .....	83
8.	Ridesharingtaxi's.....	83
F.	Le diminutif.....	84
1.	L'emploi appréciatif.....	84
2.	L'emploi atténuatif.....	84
3.	L'emploi littéral.....	85
4.	Diminutiva tantum.....	86
5.	Les expressions figées .....	86
G.	L'omission du « ne » en français lors de la traduction de la négation dans le discours direct ..	87
H.	Typographie.....	89
1.	L'écriture des chiffres .....	89
2.	La ponctuation.....	91
2.1	Les espaces .....	91
2.2	Les guillemets.....	92
2.3	Les tirets .....	94
VI.	Conclusion.....	97
VII.	Bibliographie .....	98





# I. INTRODUCTION

## A. Choix du livre

Ce mémoire a pour objet la traduction partielle et commentée du livre *Uberleven: Undercover als Uberchauffeur* de Jeroen van Bergeijk.

Lorsque j'ai commencé à réfléchir à un sujet de TFE, je me suis vite rendu compte que j'avais avant tout envie de réaliser une traduction partielle et commentée d'un livre. En effet, ces cinq années d'étude m'ont appris à traduire correctement et à devenir une traductrice professionnelle. Par conséquent, en faire l'objet de mon mémoire était une évidence pour moi et représentait l'apogée et la conclusion de ces années à l'université.

Dans le but de trouver un livre intéressant à traduire, je suis allée à Maastricht. Je m'y suis rendue afin d'avoir un vaste choix et de trouver un ouvrage qui m'intéresse réellement. C'est donc de cette manière que je me suis retrouvée à l'église des Dominicains, librairie située en plein cœur de la ville.

En me baladant dans les allées, je suis tombée sur ce livre à propos d'Uber. Je ne m'étais jamais vraiment penchée sur cette entreprise, mais le sujet avait l'air intéressant. En regardant la couverture et en lisant le résumé, j'ai compris que l'auteur était en fait journaliste et qu'il avait expérimenté la vie de chauffeur Uber durant cinq mois. Il avait décidé de mener une enquête et de découvrir les dessous de cet emploi qui, d'apparence, semble pratique et lucratif.

La lecture promettait donc d'être distrayante et en même temps enrichissante. Étant donné que je voulais dénicher un livre plaisant à lire et à traduire, mais qui m'apprendrait aussi des choses, j'ai réellement trouvé mon bonheur grâce à cet ouvrage signé Jeroen van Bergeijk.

## B. Contexte

Jeroen van Bergeijk est un journaliste, écrivain et réalisateur néerlandais originaire de Naaldwijk. Après avoir travaillé comme journaliste indépendant pendant six ans à New York, Jeroen van Bergeijk s'est installé à Amsterdam. Depuis, il a publié quelques livres, tous inspirés de sa vie et de ses expériences. En 2018, *Uberleven: Undercover als Uberchauffeur* paraît aux éditions Ambo|Anthos.

Dans cet ouvrage, il relate son expérience en tant que chauffeur Uber. Intéressé par cette entreprise florissante, il se demande comment se passe réellement la vie des chauffeurs. Il entame donc les démarches nécessaires afin de devenir lui-même chauffeur Uber et de constater sur le terrain comment les choses se passent. Grâce à ce livre, Jeroen van Bergeijk offre un résumé complet de son expérience. Outre les avantages et les inconvénients du métier, il aborde également des aspects plus techniques, tels que la location d'une voiture ou les contrats d'assurance. Cependant, anecdotes, types de passagers que les chauffeurs rencontrent, conseils pour être un bon client Uber et scandales impliquant Uber sont aussi au programme.

Très bien reçu par la critique, le livre de Jeroen van Bergeijk connaît un véritable succès aux Pays-Bas. De nombreux lecteurs soulignent qu'il est intéressant d'avoir le point de vue des chauffeurs et que ce livre leur a ouvert les yeux<sup>1</sup>. Je partage cet avis. Cette lecture m'a réellement permis de comprendre davantage comment fonctionnait le système de notations des chauffeurs, par exemple. Désormais, lorsque je commande une course sur Uber ou un repas sur Uber Eats, leur service de livraison de plats à domicile, j'ai en tête à quel point il est important de donner aux chauffeurs une note de cinq étoiles. Leur salaire et leur carrière sont intrinsèquement liés aux notes attribuées par les clients.

Ainsi, en traduisant ce livre et en le rendant accessible au public francophone, je participe à la diffusion de ce message et à cette prise de conscience. Ma traduction n'a pas seulement un but récréatif, elle est également informative.

Après son passage chez Uber, Jeroen van Bergeijk s'est penché sur une nouvelle entreprise. C'est cette fois-ci en tant qu'employé chez bol.com que le journaliste s'est fait engager. Son livre, *Binnen bij bol.com - Undercover bij de winkel van ons allemaal*, relatant son expérience dans cette société est sorti en 2019.

## C. Choix des chapitres

La lecture de ce livre m'a renforcée dans l'idée que j'avais envie d'en faire le sujet de mon mémoire. Par conséquent, la deuxième étape a été de sélectionner les chapitres les plus pertinents du point de vue du contenu et des enjeux linguistiques. J'en ai choisi huit :

---

<sup>1</sup> Uberleven by Jeroen van Bergeijk. (s. d.). Consulté le 14 mai 2020, à l'adresse <https://www.goodreads.com/book/show/36598913-uberleven>

- 1) Swipen, klikken, rijden
- 2) ‘Dan word je emotioneel, dat snap ik ook wel’
- 3) Een ongeluk op de Contactweg
- 4) Dronkenlappen
- 5) Een dodelijk ongeval
- 6) Uberschandalen
- 7) Tien tips om je Uberchauffeur tevreden te houden
- 8) Tien Ubertypes

Ces huit chapitres contiennent tous des difficultés linguistiques et traductologiques à propos desquelles de nombreux linguistes et traductologues ont écrit dans divers articles et livres. Étant donné que ma traduction est commentée, ce sont sur ces spécificités que mes commentaires porteront. Voici un résumé des aspects qui entrent en ligne de compte et que j’aborderai donc dans mes commentaires.

La question de l’étrangéisation ou de la domestication apparaît très rapidement dans le livre. En effet, dans le chapitre *Swipen, klikken, rijden*, quelques phrases sont écrites en allemand. Dans d’autres chapitres, ce sont des passages en anglais, en espagnol et en français qui apparaissent.

Dans *Dan word je emotioneel, dat snap ik ook wel*, la restitution du monologue de l’un des passagers représente la difficulté majeure de ce chapitre. Sa manière de parler très familière et populaire incarne un second défi.

Le chapitre *Een ongeluk op de Contactweg* présente la particularité de comporter des termes tels que *forward dispatch* ou *binge-driving*, c’est-à-dire des expressions spécifiques à Uber et empruntées à l’anglais.

Comme son nom l’indique, le chapitre *Dronkenlappen* traite des clients ivres. Jeroen van Bergeijk retranscrit donc des discussions qu’il a eues avec des personnes saoules. Leur langage était donc quelque peu singulier.

Concernant *Een dodelijk ongeval*, je l’ai davantage choisi pour le message qu’il véhicule plutôt que pour ses spécificités linguistiques. Dans ce chapitre, l’auteur pointe du doigt les problèmes de sécurité qui sont liés à Uber et qui ont mené à la mort d’une jeune femme de 22 ans il y a quelques années. Le ton de la narration change quelque peu puisqu’ici, il ne raconte

pas d'anecdotes et n'explique pas comment un trajet s'est déroulé. Il partage plutôt son avis ainsi que ce que la mère de la jeune fille décédée lui a confié.

Dans *Uberschandalen*, le style diffère également, car Jeroen van Bergeijk énumère les scandales dans lesquels Uber a été impliqué. Le style n'est donc pas narratif. Il s'agit plus de relater les faits de manière concise. Le style diffère également dans *Tien tips om je Uberchauffeur tevreden te houden*. Il ne raconte pas d'anecdotes ni d'expériences, ce sont plutôt des commandements.

Enfin, le dernier chapitre que j'ai choisi de traduire, à savoir Tien Ubertypes, contient un mot intéressant d'un point de vue traductologique : *expat-techie*.

## II. LE SKOPOS

L'étape essentielle avant de commencer à traduire est de déterminer le Skopos, c'est-à-dire d'analyser le texte source afin de comprendre comment le traduire. Cette théorie du Skopos a été développée par Hans J. Vermeer, mais a été reprise par de grands noms de la traduction, notamment par Christiane Nord, qui préconise une analyse pragmatique et fonctionnelle. Selon elle, l'analyse du texte source et le résultat à atteindre lors de sa traduction dépendent des réponses apportées aux questions suivantes énoncées par Harold Lasswell en 1948 : « Who (says) What (to) Whom (in) Which Channel (with) What Effect ? ». L'analyse est donc subordonnée aux questions du schéma de la communication de Jakobson<sup>2</sup> étant donné que l'on retrouve le destinataire, le destinataire, le message, le code et le canal.

Christiane Nord fait d'ailleurs référence à la formule de Lasswell dans son article intitulé *Tekstanalyse en de Moeilijkheidsgraad van een Vertaling*<sup>3</sup>. Elle explique que ces questions étaient déjà utilisées il y a plusieurs siècles :

Een belangrijke rol als richtlijn bij de analyse speelt daarom de zogenaamde Lasswellformule ('Who says what in which channel to whom with what effect?') waarvan de voorlopers al in de tweede eeuw voor Christus (Hermagoras van Temnos) en in de twaalfde eeuw van onze tijdrekening (Matthieu de Vendôme) in het Latijn zijn aangetoond ('Quis quid ubi quibus auxiliis cur quomodo quando?').

Avant de commencer à traduire, il est donc indispensable de réfléchir au but et à l'effet de la traduction afin de faire les choix les plus judicieux. C'est à cela que l'analyse du Skopos sert avant tout.

Lors de la lecture de mon livre, j'ai directement compris que le but de l'auteur était de faire part aux lecteurs de son expérience en tant que chauffeur Uber dans la ville d'Amsterdam. Jeroen van Bergeijk explique l'envers du décor de la vie de chauffeur Uber, ses failles, ses particularités, mais raconte également de nombreuses anecdotes impliquant différents passagers, néerlandais et étrangers, dans la ville d'Amsterdam. Ainsi, le lieu où se sont produites les anecdotes et les caractéristiques des passagers (âge, milieu social, profession, nationalité, caractère) sont d'une importance capitale. Ce sont les éléments centraux du livre.

---

<sup>2</sup> PICARD, D. (1992). « De la communication à l'interaction : l'évolution des modèles. » *Communications & Langages*, 93(1), p. 70.

<sup>3</sup> NORD, C. (2004). *Vertaling Van "Textanalyse: Translatorischer Schwierigkeitsgrad (Christiane Nord): Tekstanalyse en de Moeilijkheidsgraad van een Vertaling*. Nijmegen : Vantilt.

Ils apportent un contexte narratif, une âme spécifique au récit et doivent être conservés dans la traduction.

Dès lors, le livre de Jeroen van Bergeijk s'adresse à toute personne désirant en apprendre davantage sur la société Uber et, plus particulièrement, sur le métier de chauffeur. Puisque le livre est écrit en néerlandais, c'est un lectorat néerlandophone qui est visé ici. De nombreuses références culturelles spécifiques aux Pays-Bas et à la ville d'Amsterdam sont d'ailleurs mentionnées sans être accompagnées d'explications. Par conséquent, l'auteur considère que toutes ces références sont familières aux lecteurs.

Alors que le public du texte source est néerlandophone, celui du texte cible est francophone. Cette différence linguistique a donc eu un impact sur ma traduction et a entraîné quelques changements au niveau du contenu et de l'explicitation de certaines références. Notes de bas de page, explicitations ou encore explications entre parenthèses à la suite de certains mots sont notamment des stratégies auxquelles j'ai eu recours pour combler ces différences linguistique et culturelle.

Cependant, le but de ma traduction a été de traduire et d'adapter le livre sans dénaturer le texte source et en gardant ce côté étrangéisant. Je voulais conserver le Skopos du texte source et faire en sorte que les lecteurs francophones comprennent le livre de la même manière que le public néerlandophone. Je ne voulais pas altérer les anecdotes, les remplacer ou les transformer. Comme je l'ai dit ci-dessus, la ville d'Amsterdam est importante dans ce livre et est responsable des expériences vécues par Jeroen van Bergeijk. Les anecdotes n'auraient probablement pas été les mêmes si un journaliste bruxellois avait raconté son expérience.

C'est notamment pour ces raisons que j'ai décidé de ne pas traduire les passages en langue étrangère et de conserver les *realia* et références culturelles propres à la culture néerlandophone. Selon moi, ces notes étrangéisantes sont indispensables au récit. Je reviendrai toutefois plus en détail sur ces choix dans les commentaires consacrés aux anglicismes et à la traduction domesticante ou étrangéisante.

Le public de cette traduction est donc francophone, sans nationalité précise. Il n'est pas nécessairement belge, il peut être français, suisse ou encore québécois. Par conséquent, j'ai décidé d'écrire en français standard.

### III. LA QUESTION DE LA DOMESTICATION OU DE L'ÉTRANGÉISATION

*Uber leven: undercover als Uberchauffeur* relate l'expérience de Jeroen van Bergeijk en tant que chauffeur Uber à un endroit bien précis : Amsterdam. Dès lors, ce lieu est d'une importance capitale puisque tout se passe en son sein. L'auteur, lui-même amstellodamois, fait de nombreuses références à cette ville ainsi qu'à la culture néerlandaise : noms de rues, de quartiers, d'hôtels, de plats typiques, etc.

La question cruciale que je me suis donc posée en tant que traductrice de ce livre est : dois-je réaliser une traduction « domesticante » ou « étrangéisante » ? Ces deux stratégies de traduction ont été étudiées par un grand nom de la traductologie, Friedrich Schleiermacher. Lors d'une conférence intitulée *On the Different Methods of Translating*, il donna l'explication suivante :

Either the translator leaves the author in peace, as much as possible, and moves the reader towards him, or he leaves the reader in peace, as much as possible, and moves the author towards him.<sup>4</sup>

Au fur et à mesure de ma lecture, je me suis rendu compte que l'étrangéisation était le choix le plus approprié. En effet, l'endroit où les événements relatés prennent place est au cœur de l'histoire. Je suis donc d'avis qu'il faut garder au maximum ce contexte spécifique et, par conséquent, conserver les noms de rues, de quartiers, de bâtiments, de plats, etc.

Dans ce cas précis, domestiquer toutes ces références n'aurait pas beaucoup de sens. L'essence même du récit serait perdue étant donné qu'il s'agit en quelque sorte d'une autobiographie, non pas de la vie de l'auteur, mais plutôt de son expérience journalistique. Tous les éléments étrangers créent l'histoire et sont indispensables. C'est au lecteur de se laisser plonger dans cette ambiance, d'accueillir l'étranger et de découvrir une nouvelle culture. J'ai donc fait le choix de laisser l'auteur en paix et de faire venir le lecteur à lui.

La traduction étrangéisante est la méthode que Lawrence Venuti défend depuis des années. Selon lui, la traduction étrangéisante est nécessaire, car elle exerce un grand pouvoir dans la construction de représentations de cultures étrangères. Elle joue un grand rôle dans la représentation et la construction de l'« Autre ».

---

<sup>4</sup> VENUTI, L. (1991). « Genealogies of Translation Theory: Schleiermacher ». *TTR*, 4 (2), p. 125–150.



The “foreign” in foreignizing translation is not a transparent representation of an essence that resides in the foreign text and is valuable in itself, but a strategic construction whose value is contingent on the current target-language situation. Foreignizing translation signifies the difference of the foreign text, yet only by disrupting the cultural codes that prevail in the target language. In its effort to do right abroad, this translation method must do wrong at home, deviating enough from native norms to stage an alien reading experience<sup>5</sup>.

Cependant, ce n’est pas uniquement pour cette raison que Venuti est en faveur de l’étrangéisation. Il explique également qu’elle est nécessaire pour donner une place au traducteur qui, sinon, est invisible. C’est ce qu’il explique dans son livre intitulé *The Translator’s Invisibility: A History of Translation* :

Insofar as the effect of transparency effaces the work of translation, it contributes to the cultural marginality and economic exploitation that English-language translators have long suffered, their status as seldom recognized, poorly paid writers whose work nonetheless remains indispensable because of the global domination of Anglo-American culture, of English<sup>6</sup>.

Je ne partage toutefois pas l’entièreté des propos de Lawrence Venuti. Même si je suis également d’avis que l’« étranger » est très important et qu’il ne faut pas le perdre lors de la traduction, je ne pense pas qu’une traduction qui balaye toutes les normes de la langue cible soit un choix judicieux. À notre époque, le lectorat cible est ouvert à la différence et aime en apprendre davantage sur les autres cultures, mais aller jusqu’à le mettre face à une traduction qui est « alien » et qui ne correspond pas du tout aux normes de sa langue maternelle n’est peut-être pas nécessaire pour transmettre le message de l’auteur.

Voici quelques exemples de parties étrangéisantes de ma traduction :

---

<sup>5</sup> VENUTI, L. (1995). *The Translator’s Invisibility: A History of Translation*. London : Routledge.

<sup>6</sup> *Ibid.*, p. 17.

## 1. Noms d'endroits

Texte source	Texte cible
Je schijnt het beste vanaf het station over de <b>Prins Hendrikkade</b> te kunnen rijden, dan via het <b>Meester Visserplein</b> naar de <b>Wibautstraat</b> en dan de <b>Stadhouderskade</b> naar het westen afrijden en zo weer terug naar het Centraal Station.	Le mieux, paraît-il, est de partir de la gare en empruntant le <b>Prins Hendrikkade</b> , de rejoindre la <b>Wibautstraat</b> en passant par la <b>Meester Visserplein</b> , puis de prendre le <b>Stadhouderskade</b> vers l'ouest pour retourner ensuite à la gare centrale.

Pour ce passage, j'ai décidé de ne pas traduire les noms de lieux. Le lecteur sait que l'histoire se passe à Amsterdam et s'attend donc normalement à être confronté à des noms d'endroits à consonance néerlandophone. Si j'avais décidé de recourir à une approche domesticante, j'aurais pu traduire *Prins Hendrikkade* par « quai du Prince Henri » ou encore *Stadhouderskade* par « quai des Stathouders ». Ces deux traductions sont assez récurrentes lorsque l'on effectue des recherches sur Google. Néanmoins, je trouve que la domestication altérerait le récit et que le lecteur serait beaucoup moins plongé dans l'ambiance néerlandaise. Il convient mieux de laisser les noms d'endroits dans la langue source.

Concernant *Centraal Station*, je l'ai traduit par « gare centrale », car ce n'est pas un terme unique qui renvoie exclusivement à la gare d'Amsterdam. Toute ville dispose d'une *Centraal Station*, qu'il s'agisse d'Amsterdam, de Den Haag ou encore d'Anvers. C'est la raison pour laquelle j'ai opté pour une traduction française de ces deux mots.

Texte source	Texte cible
Echt niet doen: een Uber bestellen in voetgangersgebieden als de <b>Kalverstraat</b> (ja, mensen doen dat).	À ne surtout pas faire : commander un Uber dans des zones piétonnes telles que la <b>Kalverstraat</b> (oui, certaines personnes le font).

Il en va de même pour cet exemple. Si j'avais voulu rendre la lecture plus facile pour le public cible, afin qu'il comprenne facilement la référence de l'auteur, j'aurais pu supprimer le nom de la rue et opter pour une paraphrase telle que : « commander un Uber dans des zones piétonnes telles que la rue commerçante ». Cependant, j'ai préféré conserver *Kalverstraat* par souci d'étrangéisation. De cette manière, le lecteur est plongé dans la culture amstellodamoise. S'il ne connaît pas bien Amsterdam, il est vrai qu'il ne comprendra pas que la *Kalverstraat* est

sa rue commerçante principale. Toutefois, il recevra le message principal de cette phrase, à savoir que cette rue est piétonne.

Néanmoins, s'il veut réellement en savoir plus cette rue et découvrir pourquoi elle est piétonne, le lecteur peut taper son nom sur Google. En quelques clics, il découvrira facilement grâce aux photos et aux premiers résultats que la rue est commerçante.

## 2. Noms de personnages

Texte source	Texte cible
Hij heeft een grote weekendtas bij zich, komt naast me zitten en stelt zich voor als <b>Maarten</b> .	Il vient s'asseoir sur le siège passager et se présente comme étant <b>Maarten</b> .

Cet exemple concerne un nom de passager néerlandais. J'aurais pu transformer *Maarten* en son équivalent francophone, à savoir Martin, mais encore une fois, j'ai préféré conserver le côté étrangéisant afin d'être conforme à l'original.

## 3. Noms de plats typiques

Texte source	Texte cible
Rond het middaguur werd daar de lunch, <b>broodjes bal</b> met patat, geserveerd. Klaas liet de lunch aan zich voorbijgaan. Tevreden stond hij aan de baar met een <b>kopstootje</b> voor zich.	Vers midi, le déjeuner fut servi : des <b>broodjes bal</b> <sup>7</sup> avec des frites. Klaas passa son tour. Satisfait, il s'installa à la barre avec un <b>kopstoot</b> <sup>8</sup> devant lui.

Pour ce plat typique et cette tradition, j'ai décidé d'ajouter une note de bas de page. J'y reviendrai plus en profondeur dans mon commentaire concernant les notes « définition ».

Dans les exemples précédents qui se rapportaient à des noms de rue et de quais, je n'ai pas ajouté de note de bas de page, mais dans ce cas-ci, je trouve qu'elles sont nécessaires. En effet, dans le premier exemple des noms d'endroits, c'est l'itinéraire qui est l'information importante. Il n'est donc pas nécessaire d'ajouter une note de bas de page pour chaque rue ou quai. Dans le

<sup>7</sup> Sandwichs aux boulettes de viande hachée (N.d.l.T.).

<sup>8</sup> Une bière accompagnée d'un verre à shot de genièvre (N.d.l.T.).

deuxième exemple, l'information importante est que la *Kalverstraat* est une rue piétonne. Encore une fois, il n'y a donc pas vraiment d'intérêt à ajouter une note de bas de page.

Cependant, dans ce cas-ci, il est important que le lecteur comprenne ce que sont un *broodje bal* et un *kopstoot*. Si le lecteur n'a aucune notion de néerlandais, il ne comprendra pas qu'un *broodje bal* est un sandwich aux boulettes de viande hachée et qu'un *kopstoot* est une bière accompagnée d'un verre à shot en forme de tulipe dans lequel est versé du genièvre. C'est donc pour ces raisons que j'ai opté pour cette stratégie. Cela permet de garder le côté étrangéisant tout en permettant au lecteur de ne pas être perdu.

Par conséquent, dans toute traduction, même étrangéisante, la domestication reste toutefois indispensable et inévitable. Le simple fait de traduire des mots d'une langue source vers une langue cible relève d'un processus de domestication et le recours à certaines stratégies, dont les notes de bas de page, également.

Voici d'ailleurs quelques exemples de parties domesticantes de ma traduction :

Texte source	Texte cible
Dat vond ik nogal pedant van hem, dus ik zei: “ <b>No way</b> , dat ik op een eerste date seks met die gast ga hebben.”	Je l'ai trouvé assez prétentieux, alors je lui ai dit : “ <b>Aucune chance</b> que je couche avec lui dès le premier soir.”
Tien tips om <b>je</b> Uberchauffeur tevreden te houden	Dix conseils pour satisfaire <b>votre</b> chauffeur Uber

Comme je l'expliquerai dans les commentaires consacrés aux problèmes culturels et aux changements interpersonnels, les habitudes linguistiques ainsi que les normes en vigueur diffèrent parfois entre la culture source et la culture cible, rendant la domestication nécessaire.

Je qualifierai donc ma traduction de majoritairement étrangéisante, mais également avec une part de domestication. Si l'on reprend le terme de Lance Hewson, ma traduction s'apparente davantage à un *patchwork*<sup>9</sup>.

<sup>9</sup> HEWSON, L. (2016). « Les incertitudes du traduire. » *Meta*, volume 61, numéro 1, p. 12–28.



## **IV. TRADUCTION**

**Überleben:  
Undercover als Überchauffeur**

# **Chauffeur infiltré :**

## **Les dessous d'Uber**



## Swipen, klikken, rijden

Swipen, klikken, rijden. Swipen, klikken, rijden. Verbazingwekkend hoe ik na een paar dagen als Uberchauffeur al een ritme te pakken heb. Onderuitgezakt, als een dode vis, zit ik in mijn Mercedes Citan en rij mijn telefoon achterna. Mijn aandacht verscherpt alleen nog als de Uberapp oplicht.

Tingelingeling, tingelingeling... daar heb je dat door merg en been gaande geluid weer. Een melding vanuit de Rivierenbuurt. Drie minuten rijden. De passagier heeft een rating van 4,54.

Wanneer ik een paar minuten later arriveer, staan er twee blonde vrouwen op de stoep. Duitse vrouwen, zo blijkt als ik me ervan vergewis dat zij degenen zijn die mij hebben besteld. Eentje stapt in, terwijl de ander, die de rit heeft gereserveerd, achterblijft.

Eigenlijk mag dat niet van Uber: een auto voor iemand anders bestellen. De passagier moet degene zijn die de Uber heeft besteld. Maar ik heb het zelf ook zo vaak gedaan. Omdat jij dan kan betalen voor iemand anders: een geliefde, je kind, je ouders. Ik maak dus geen bezwaar.

‘Weißt du wohin du gehen sollst?’ vraagt de vrouw als ze op de achterbank heeft plaatsgenomen.

‘Eh... ja. Glaube ich doch,’ mompel ik, terwijl ik langzaam optrek en geen flauw idee heb waar we heen gaan.

Ik zou op de Uber Driver-app moeten kunnen zien waar elke klant – zodra hij is ingestapt en de rit is begonnen – naartoe wil. Maar ondanks dat ik nu al een paar dagen aan het rijden ben, kan ik niet zeggen dat ik de finesses van de Ubersoftware al onder de knie heb. De app voorziet de chauffeur van een duizelingwekkende hoeveelheid informatie: adressen, rijtijden, routeaanwijzingen, verdiensten en allerhande beoordelingen waarvan de belangrijkste je rating is. Na twee dagen heb ik zeven keer een cijfer gekregen en staat mijn gemiddelde op 4,8. Zakt mijn gemiddelde beoordeling onder 4,6 dan kan ik door Uber op non-actief worden gezet.

## Swiper, cliquer, rouler

Swiper, cliquer, rouler. Swiper, cliquer, rouler. Je suis étonné de voir à quel point j'ai déjà trouvé un rythme après quelques jours en tant que chauffeur Uber. Affalé dans ma Mercedes Citan, je surveille mon téléphone portable. Mon attention n'est stimulée que lorsque l'application Uber s'allume.

Ding, ding... Voici de nouveau cette sonnerie atroce. Une demande depuis le Rivierenbuurt, à trois minutes d'ici. La passagère a une note de 4,54.

Lorsque j'arrive quelques minutes plus tard, deux dames blondes sont sur le trottoir. Pendant que je m'assure que ce sont bien elles qui ont commandé la course, je remarque qu'elles sont allemandes. L'une monte dans la voiture tandis que l'autre, celle qui a réservé, reste à l'extérieur.

En réalité, Uber interdit de commander une course pour quelqu'un d'autre. Le passager doit être la personne qui a réservé le Uber. Mais bon, je l'ai moi-même fait très souvent aussi pour pouvoir payer pour quelqu'un d'autre : une copine, son enfant, ses parents. Je n'émet donc aucune objection.

« *Weißt du wohin du gehen sollst*<sup>10</sup>? », demande la dame après avoir pris place sur la banquette arrière.

« *Eh... ja. Glaube ich doch*<sup>11</sup> », marmonné-je tandis que je démarre lentement, sans avoir la moindre idée de l'endroit où nous nous rendons.

Je devrais pouvoir voir sur l'application Uber Driver où le client veut aller une fois qu'il est monté dans la voiture et que le trajet a commencé. Néanmoins, même si je roule maintenant depuis quelques jours, je ne peux pas dire que je maîtrise déjà toutes les subtilités du logiciel Uber. L'application communique au chauffeur une quantité astronomique d'informations : adresses, temps de conduite, indications routières, revenus ainsi que toutes sortes de notations, la plus importante étant sa propre note globale. Après deux jours de travail, j'ai reçu sept évaluations et ma moyenne est de 4,8. Si elle descend en dessous de 4,6, Uber peut désactiver mon compte.

---

<sup>10</sup> « Savez-vous où vous devez aller ? » (N.d.l.T.)

<sup>11</sup> « Heu... oui. Je pense. » (N.d.l.T.)

Wat ik tot nu toe deed was domweg op de knop 'Navigeren' klikken en vervolgens volgde ik gedachteloos de routeaanwijzingen van Google Maps.

Zo ook nu.

Google Maps zegt dat ik naar de Utrechtsebrug moet, de A2 op. Dat doe ik. Vervolgens in de richting van de A10-Oost. Dan: bij de eerste afslag van de ring af, en direct er weer op, de andere kant op, richting Schiphol.

Ik begin nattigheid te voelen. Dit is best een rare route.

Na tien minuten rijden, midden op de snelweg, meldt de Uberapp: 'U bent gearriveerd.'

Op dat moment kijk ik maar eens in de achteruitkijkspiegel en vraag mijn passagier in mijn beste Duits: 'Waar moet u eigenlijk naartoe?'

'Ja, ik weet het ook niet precies... Een treinstation?'

En dan begint het me te dagen: we zijn zojuist *over* Station RAI gereden. De entree ligt recht *onder* de A10.

Tien minuten later lever ik de vrouw alsnog op de goede plek – onder de snelweg – af. Voor een ritje van anderhalve kilometer dat nog geen vier minuten had moeten duren, ben ik 23 minuten en 44 seconden onderweg geweest.

De Duitse vrouw in mijn auto vindt het allemaal wel grappig en wuift mijn excuses weg. Haar vriendin daarentegen heeft thuis met ongetwijfeld stijgende verbazing mijn bizarre route op haar telefoon gevolgd. En ja hoor: binnen enkele minuten heb ik mijn eerste éénsterwaardering te pakken en zakt mijn rating naar 4,4. Een uur later arriveren de eerste van vele waarschuwingen in de app: 'Je rating is te laag!' En: 'Jouw gemiddelde beoordeling ligt niet in lijn met de standaard van Uber.'

Jusqu'à présent, je n'ai rien fait d'autre que de bêtement cliquer sur le bouton « naviguer » puis de suivre les instructions de Google Maps sans réfléchir.

Encore maintenant.

D'après Google Maps, je dois prendre l'Utrechtsebrug pour aller chercher l'autoroute A2. Je m'exécute. Puis, rouler en direction de l'A10 Est. Ensuite, prendre la première sortie du périphérique, et directement après, reprendre l'autoroute dans l'autre sens, direction Schiphol.

Je commence à trouver ça louche. C'est un itinéraire pour le moins étrange.

Après dix minutes de trajet, à mi-chemin sur l'autoroute, l'application Uber m'indique : « Vous êtes arrivé. »

À ce moment-là, je regarde dans le rétroviseur et je demande à ma passagère dans mon meilleur allemand : « Où devez-vous aller au juste ? »

« Oui, je ne sais pas vraiment non plus... Une gare ? »

Je commence à comprendre : nous venons tout juste de passer *au-dessus* de la gare d'Amsterdam RAI. L'entrée se situe juste *en dessous* de l'A10.

Dix minutes plus tard, je finis quand même par déposer la dame au bon endroit, c'est-à-dire sous l'autoroute. Pour une course d'un kilomètre et demi qui n'aurait pas dû durer plus de quatre minutes, j'ai pris 23 minutes et 44 secondes.

La touriste allemande qui est assise dans ma voiture trouve la situation amusante et balaye mes excuses d'un revers de la main. Par contre, son amie a suivi depuis chez elle mon itinéraire étrange sur son smartphone et a sans doute dû être de plus en plus étonnée. En effet, après seulement quelques minutes, j'obtiens pour la première fois une note d'une étoile et ma moyenne descend à 4,4. Une heure plus tard, je reçois un avertissement dans l'application qui sera le premier d'une longue série : « Votre note est trop basse ! », « Votre note moyenne ne répond pas aux standards d'Uber. »

Rond lunchtijd moet ik iemand oppikken op de Nieuwezijds Voorburgwal 5. Die eerste dagen is elke oproep een verrassing. Ik zie het adres waar ik naartoe moet, maar geen idee wat daar is. Nieuwezijds Voorburgwal 5 is een hotel, het Kimpton De Witt Hotel. Na zo'n vijftwintig jaar in Amsterdam te hebben gewoond, denk ik de stad redelijk goed te kennen, maar daar kom ik na enkele dagen 'Uberen' wel van terug. Hotels bijvoorbeeld... Het Américain weet ik echt wel te vinden, of het Pulitzer en het Amstel. Maar het Kimpton De Witt Hotel? Of het Art'otel? Het Fashion Hotel?

Zo begin ik me zowaar toerist in eigen stad te voelen. Kom opeens op plekken waar je als Amsterdammer zelden komt. Het Van Gogh Museum bijvoorbeeld, waar de klanten uit het Kimpton De Witt Hotel naartoe willen. Na mijn navigatiefiasco's heb ik besloten minder op de Uberapp te vertrouwen en meer op eigen inzicht af te gaan. En in ieder geval steeds te vragen wat de bestemming van mijn passagier is.

Het Van Gogh Museum dus.

Dat weet ik te vinden.

Mijn klanten zijn Zwitsers. Een vader mijn zijn twee puberzonen. Ze spreken Engels en wonen in Thailand. Als ik het goed begrepen heb tenminste. Ze zijn kortaf – en gehaast. Want er zit een 'time slot' op hun toegangskaartje en ze hebben nog een kwartiertje om bij het museum te komen. Tijd genoeg lijkt me.

Google Maps suggereert dat ik langs de noordkant van het centrum, via de Prins Hendrikkade, Valkenburgerstraat, Weesperstraat naar de Stadhouderskade rij. Dat lijkt me een idiote route. Het Van Gogh Museum ligt tenslotte pal in het zuiden, dan is het toch veel logischer om de Nieuwezijds af te rijden, bij de Dam richting Rozengracht te gaan en dan linksaf de Stadhouderskade op. Zo gezegd, zo gedaan. Ik zet Google Maps demonstratief uit en ga op mijn eigen kennis van Amsterdam af.

Vorbij de Westerkerk staat het verkeer op de Rozengracht muurvast.

In vijf minuten komen we misschien honderd meter vooruit.

Het gezelschap achterin begint onrustig heen en weer te schuiven.

À l'heure de la pause déjeuner, je dois aller chercher quelqu'un au numéro 5 de la rue Nieuwezijds Voorburgwal. Ces premiers jours, chaque demande est une surprise. Je regarde l'adresse de l'endroit où je dois me rendre, mais je ne sais pas ce qui s'y trouve. Au numéro 5 de la rue Nieuwezijds Voorburgwal se situe en fait un hôtel, le Kimpton De Witt. Étant donné que je vis à Amsterdam depuis environ vingt-cinq ans, je pensais plutôt bien connaître la ville, mais après avoir travaillé pour Uber pendant quelques jours, je n'en suis plus si sûr. Les hôtels, par exemple... L'Américain, je sais où il se situe, le Pulitzer et l'Amstel aussi. Par contre, le Kimpton De Witt ? Ou l'Art'otel ? Le Fashion Hotel ?

Je commence vraiment à me sentir comme un touriste dans ma propre ville. Je me rends tout d'un coup dans des endroits où je ne vais jamais en tant qu'Amstellodamois. C'est le cas pour le Musée Van Gogh par exemple, là où les clients de l'hôtel Kimpton De Witt veulent se rendre. Après le fiasco de la dernière fois, j'ai décidé de moins faire confiance à l'application Uber et de plutôt suivre mon instinct. Aussi, je demande systématiquement à mon passager quelle est sa destination.

Direction le Musée Van Gogh donc.

Celui-là, je sais où il se trouve.

Mes clients sont suisses. Un père avec ses deux adolescents. Ils parlent anglais et vivent en Thaïlande. Si j'ai bien compris du moins. Ils sont laconiques et pressés, car il y a un créneau horaire sur leur billet d'entrée et qu'il leur reste un quart d'heure pour arriver au musée. C'est suffisant, me semble-t-il.

Google Maps me suggère d'aller par le nord du centre-ville, de passer par le Prins Hendrikkade, la Valkenburgerstraat et la Weesperstraat pour rejoindre le Stadhouderskade. Cet itinéraire me semble ridicule. Après tout, le Musée Van Gogh se situe juste au sud d'Amsterdam. Il est donc beaucoup plus logique de descendre la rue Nieuwezijds jusqu'au Dam, de prendre la direction du Rozengracht et de tourner à gauche pour rallier le Stadhouderskade. Aussitôt dit, aussitôt fait. J'éteins Google Maps et je me fie à mes propres connaissances d'Amsterdam.

Après être passés devant la Westerkerk, nous sommes complètement bloqués au niveau du Rozengracht.

En cinq minutes, nous avançons peut-être d'une centaine de mètres.

La petite famille derrière moi commence à s'impatienter.

Wat nu? Bezorgd dat mijn rating nog verder zal gaan zakken, bied ik mijn verontschuldigen aan. Ik leg verschillende alternatieven voor. Rustig wachten. Omkeren. Een andere route proberen.

‘Laten we wachten’ gromt de vader. De zoons staren zwijgend op hun telefoonschermpjes.

Tergend langzaam kruipt het verkeer verder op de Rozengracht, en eenmaal op de Stadhouderskade wordt het niet veel beter. Vijfentwintig minuten later komen we bij het museum aan. Bij het uitstappen slaan de Zwitsers met de portieren.

Mijn rating zakt naar 4,2.

Zelf maak ik dankbaar gebruik van online ratings en reviews. Als Uberklant ben ik blij dat mensen hun chauffeur een cijfer geven en dat Uber ingrijpt als iemand consequent onvoldoendes haalt. Dat geeft mij als passagier een veilig gevoel. Als ik een kamer op Airbnb boek, dan kijk ik niet eens naar huizen die een score hebben die lager is dan vier en een halve ballen. Ik lees wat andere gasten over de woning hebben gezegd. Hetzelfde doe ik bij Coolblue, Amazon en eBay. Oftewel: goed dat er mensen zijn die de moeite nemen hun ervaring in een cijfer om te zetten, zodat ik - denk ik - een geïnformeerde beslissing kan nemen.

Maar nu zit ik aan de ontvangende kant van zo'n 'online reputatiesysteem'. En dat voelt niet goed. Nu voelt zo'n cijfer van een vreemde opeens als een affront. Maar bovenal voel ik me machteloos, want eenmaal opgezadeld met een slechte rating valt er weinig te doen. Natuurlijk stuur ik een berichtje naar de supportafdeling van Uber om uit te leggen wat er met die Duitse dames is gebeurd. Ik stel voor om ze hun geld terug te geven of, als dat op problemen stuit, ze alleen in rekening te brengen wat de rit gekost zou hebben als ik de kortste weg had genomen (de prijs van een Uber-ritje wordt net als een gewone taxirit bepaald door een starttarief, een prijs per minuut en een kilometervergoeding). En ik besluit mijn mail aan de supportafdeling met het verzoek of Uber zo goed zou willen zijn me deze fout te vergeven en de eensterbeoordeling te verwijderen.

Que faire ? Inquiet que ma moyenne ne baisse davantage, je leur présente mes excuses et propose différentes solutions. Attendre calmement. Faire demi-tour. Tenter de prendre un autre chemin.

« Attendons », grommelle le père tandis que ses fils fixent silencieusement l'écran de leur téléphone portable.

La circulation avance avec une lenteur exaspérante sur le Rozengracht et une fois que nous avons atteint le Stadhouderskade, ça ne s'améliore pas vraiment. Vingt-cinq minutes plus tard, nous arrivons au musée. En descendant, les Suisses claquent les portières.

Ma moyenne tombe à 4,2.

Je fais moi-même bon usage de ces systèmes d'évaluations et de critiques en ligne. En tant que client d'Uber, je suis content que les utilisateurs puissent noter leur chauffeur et que l'entreprise intervienne si quelqu'un obtient systématiquement des notes insuffisantes. En tant que passager, cette méthode me rassure. Lorsque je réserve une chambre sur Airbnb, je ne regarde même pas les logements qui ont moins de quatre étoiles et demie. Je lis les avis des autres clients. Je procède de la même manière pour Coolblue, Amazon et eBay. Autrement dit, heureusement que certaines personnes prennent la peine de convertir leur expérience en une note sur cinq afin que je puisse, me semble-t-il, prendre une décision éclairée.

Désormais, les rôles sont inversés. Je suis devenu la proie de ce « système de réputation en ligne » et ce n'est pas agréable. Je ressens maintenant chaque notation de la part d'un inconnu comme un affront, mais surtout, je me sens impuissant, car une fois que l'on reçoit une mauvaise note, il n'y a pas grand-chose à faire. J'envoie évidemment un message au service d'assistance d'Uber pour expliquer ce qu'il s'est passé avec ces deux dames allemandes. Je propose de leur rembourser leur course ou bien, si ce n'est pas possible, d'uniquement leur facturer ce que le trajet aurait coûté si j'avais pris le chemin le plus court (le prix d'une course Uber est calculé de la même manière que celui d'un taxi ordinaire, c'est-à-dire à partir d'un tarif de base, d'un coût par minute et d'un coût par kilomètre). Je conclus mon e-mail en demandant si Uber aurait l'amabilité de me pardonner cette erreur et de supprimer la note d'une étoile.



Dank voor je eerlijkheid, schrijft Saad van Uber terug, maar een slecht cijfer kunnen we niet terugdraaien. Geld teruggeven daarentegen kan wel. En dat doet Saad dan ook. En daarmee worden ook zonder verder overleg mijn verdiensten naar beneden aangepast.

Je zou kunnen zeggen: waar maak je je druk om. Immers, één slechte score hoeft niet zo'n probleem te zijn, het gaat om de *wisdom of the crowd*, de optelling van alle klantenbeoordelingen. En mijn gemiddelde score is na vandaag nog altijd een 4,3. Oftewel vertaald naar een ouderwets rapportcijfer: een respectabele 8,6. Maar alleen al het feit dat Uber vindt dat alles onder een 4,6 onacceptabel is - stel je een school voor waar een 9,1 als onvoldoende telt! - maakt wel duidelijk dat de hoogte van een rating weinig zegt. Gebruikers van platforms die elkaar cijfers geven, zoals bij Airbnb en Uber het geval is, hebben de neiging om elkaar goed te beoordelen. Ik heb in ieder geval nog geen enkele passagier minder dan vier sterren gegeven. Blogger en deeleconomiecriticus Tom Slee becijferde ooit dat van de 190.129 beoordelingen die gebruikers van de Amerikaanse autodeelorganisatie BlaBlaCar elkaar hadden gegeven, maar liefst 187.971, oftewel 98 procent, de hoogste rating van vijf sterren betrof. Nu zal de BlaBlaCarcommunity ongetwijfeld een hele bijzondere zijn, maar dat 98 procent een perfecte service levert lijkt toch onwaarschijnlijk.

Los van de betrouwbaarheid van de hoogte van de ratings, geeft een reputatiesysteem ook een gevoel van schijnveiligheid. Want, zo betogen José van Dijck, Thomas Poell en Martijn de Waal in hun boek *De platformsamenleving*, een reputatiesysteem kan slechts basale vertrouwenskwetsies meten. Ingewikkeldere zaken zijn veel lastiger te registreren: 'Passagiers kunnen beoordelen of een chauffeur zijn afspraken is nagekomen (was hij op tijd, is zij niet omgereden, was hij beleefd in de omgang) maar kan een passagier ook inschatten of een chauffeur zich aan de rijtijdenwet heeft gehouden? Of wanneer een gebruiker niet geholpen wordt vanwege discriminatie?'

Saad du service d'assistance me remercie de mon honnêteté, mais m'explique qu'ils ne peuvent pas effacer une mauvaise note. En revanche, les clients peuvent être remboursés. Et c'est ce que fait Saad. Sans aucune autre consultation, mes revenus baissent donc également.

Vous pourriez dire : pourquoi t'inquiètes-tu ? Après tout, une seule mauvaise évaluation ne doit pas être si problématique. C'est *la sagesse de la foule*, l'addition de toutes les notations des clients qui importe. Et ce soir, ma moyenne est toujours de 4,3, ce qui correspond à une note traditionnelle tout à fait respectable de 8,6. Rien que le fait qu'Uber considère les moyennes inférieures à 4,6 comme inacceptables (imaginez une école où un 9,1 serait insuffisant) prouve clairement que l'obtention d'une très bonne note ne veut pas dire grand-chose. Les utilisateurs de plateformes qui ont recours à ce système de notation mutuelle, comme Airbnb et Uber, ont tendance à bien se noter l'un l'autre. En tout cas, je n'ai encore jamais donné moins de quatre étoiles à un passager. Le blogueur et critique de l'économie du partage Tom Slee a un jour calculé que parmi les 190 129 notes attribuées par les utilisateurs de la plateforme américaine de covoiturage BlaBlaCar, la note maximale de cinq étoiles avait été donnée pas moins de 187 971 fois, soit dans 98 pour cent des cas. La communauté BlaBlaCar est sans doute très spéciale, mais que 98 pour cent des usagers fournissent un service irréprochable semble quand même peu probable.

Outre le problème de fiabilité des notes élevées, un système de réputation procure également un sentiment de fausse sécurité. En effet, José van Dijck, Thomas Poell et Martijn de Waal affirment dans leur livre *De platformsamenleving* qu'un tel système peut uniquement prendre en compte des questions de confiance basiques. Les informations plus complexes sont beaucoup plus difficiles à traiter : « Les passagers peuvent juger si un chauffeur a rempli sa mission (s'il était à l'heure, s'il a fait un détour, s'il était poli), mais peuvent-ils aussi estimer s'il a respecté la législation relative au temps de conduite ? Que se passe-t-il lorsqu'un utilisateur est victime de discrimination ? »

En tot slot moet je er niet aan denken hoe de wereld eruit gaat zien als reputatiesystemen nog meer gemeengoed worden dan ze nu al zijn. In de proloog schreef ik al over de sciencefictionserie *Black Mirror* waarin iedereen iedereen bij elke sociale interactie een rating geeft. In China is dat binnenkort geen sciencefiction meer. In het *social credit system*, dat nu door de Chinese overheid wordt ontwikkeld, krijgt iedere burger een score die is gebaseerd op je uitingen op sociale media, aankopen in webwinkels, kredietwaardigheid, veroordelingen en arbeidsethos. En die score bepaalt dan of je een trein- of vliegticket kan boeken, en zelfs of je in aanmerking voor een huis of een baan komt. Dat is sciencefiction in China. Maar ondertussen staat ook hier in het Nederland van nu mijn nieuwe carrière met een abominabele score van 4,2 op het spel.

Enfin, lorsque les systèmes de réputation seront encore plus répandus qu'aujourd'hui, à quoi le monde ressemblera-t-il ? Mieux vaut ne pas y penser. Dans le prologue, j'ai déjà mentionné la série de science-fiction *Black Mirror* dans laquelle tout le monde note tout le monde après chaque interaction sociale. En Chine, ce ne sera bientôt plus de la science-fiction. Avec le système de crédit social que le gouvernement chinois développe, chaque citoyen se voit attribuer une note en fonction de ses déclarations sur les réseaux sociaux, des achats qu'il réalise sur les sites de vente de ligne, de sa solvabilité, de ses condamnations et de son éthique professionnelle. Cette note détermine si vous avez le droit d'acheter un billet de train ou d'avion, et même si vous pouvez prétendre à une maison ou un travail. Cela relève de la science-fiction en Chine. En attendant, ici aux Pays-Bas, ma carrière est maintenant en danger à cause de cette moyenne catastrophique de 4,2.

## **‘Dan word je emotioneel, dat snap ik ook wel’**

Op het parkeerterrein P41 bij Schiphol staat een prefabhokje waar chauffeurs kunnen schuilen voor de regen en van het toilet gebruikmaken. Binnen staan wat plastic tafels en stoelen. Er hangt een koffieautomaat waar waterige koffie uit komt. Er zit bijna nooit iemand, want de mannen blijven liever in hun eigen auto zitten: kunnen ze een dutje doen, totdat ze aan de beurt zijn om een Uberklant op te halen. Ik ga er desalniettemin vaak even zitten in de hoop collega's te ontmoeten. Vaak heb ik het gevoel dat ik de enige Uberchauffeur ben die behoefte heeft aan een praatje met andere chauffeurs. De desolate sfeer op P41 staat wat mij betreft symbool voor de eenzaamheid van het Uberchauffeurbestaan: contact met klanten heb je wel maar even je hart luchten bij collega's is er niet bij.

Maar vandaag schijnt de zon en zitten er twee Marokkaanse twintigers op een bankje naast het gebouwtje een sigaret te roken. De een heet Said, de ander Hisham. Beiden dragen eenzelfde nep-Gucci-schoudertasje.

‘Ben jij Uberchauffeur?’ vraagt Said.

‘Ja. Nog niet zo lang hoor,’ zeg ik. ‘Ik moet nog een hoop leren.’

‘Veel valt er niet te leren,’ meent Hisham

‘Uber is kut,’ vindt Said.

De mannen steken nog een sigaret op.

‘Welk nummer ben jij?’ vraagt Said aan Hisham.

Hisham kijkt op zijn telefoon. ‘Negen. En jij?’

‘Zeven.’

‘En jij?’ Said kijkt mij aan.

Ik kijk naar de teller van de virtuele wachtrij op de UberDriver-app. Hoe lager het nummer, hoe eerder je aan de beurt bent. Momenteel sta ik op 23.

‘Wat is er zo kut aan Uber?’

‘We zitten hier al, wat zal het zijn, dik een halfuur te niksen. Je verdient geen cent zo.’

## « **Donc on devient émotif, ça, je pige aussi** »

Sur le parking P41 de Schiphol se trouve un bâtiment préfabriqué où les chauffeurs peuvent s'abriter de la pluie et aller aux toilettes. À l'intérieur, il y a quelques tables et chaises en plastique ainsi qu'une machine dont il ne sort que du café au goût d'eau. La construction est quasiment tout le temps vide. Les chauffeurs préfèrent rester dans leur propre voiture pour faire une sieste jusqu'à ce que ce soit à leur tour de charger un client. Je m'y rends toutefois régulièrement dans l'espoir de rencontrer des collègues. J'ai souvent le sentiment d'être le seul chauffeur Uber qui a besoin de parler avec d'autres conducteurs. Pour ma part, l'atmosphère désolante du P41 symbolise la solitude liée au statut de chauffeur Uber : on a des contacts avec des clients, mais c'est très compliqué de se confier auprès d'autres collègues.

Seulement, aujourd'hui, le soleil brille et deux Marocains d'une vingtaine d'années fument une cigarette, assis sur un banc à côté de la petite structure. L'un s'appelle Said, l'autre Hisham et tous deux portent le même petit sac à bandoulière Gucci contrefait.

« Tu es chauffeur Uber ? », me demande Said.

« Oui, mais ça fait pas longtemps », lui dis-je. « J'ai encore beaucoup à apprendre. »

« Il n'y a pas grand-chose à apprendre », estime Hisham.

« Uber, c'est de la merde », trouve Said.

Les deux hommes s'allument une autre cigarette.

« Tu es quel numéro ? », demande Said à Hisham.

Hisham regarde son téléphone portable. « Neuf. Et toi ? »

« Sept. »

« Et toi ? », dit Said en me regardant.

Je consulte le compteur de la file d'attente virtuelle de l'application Uber Driver. Plus le numéro est bas, plus vite ce sera à notre tour. Pour l'instant, je suis le numéro 23.

« Qu'est-ce qui craint tant avec Uber ? »

« On est assis ici à rien faire depuis, quoi, une grosse demi-heure. Là, on gagne rien. »

‘Vorig weekend ging lekker, pik,’ zegt Hisham. ‘Dat festivalletje hier vlakbij, in het Amsterdamse Bos.’

‘Ja, maar heb je dat met Uber gedaan?’

‘Nee, natuurlijk niet, vriend. Kijken of je opstappers kan krijgen. Zo ja, dan cancel je Uber gewoon. Effe naar de stad rijden. Serieus broer. Vijftig euro. ‘

‘Echt? Wow, dat is niet slecht, toch?’

‘Die gasten van TCA. Wollah! Die vroegen een barkie, man.’

‘Als je met Uber een donnie verdient mag je al blij zijn.’

De mannen pakken hun telefoon er weer bij. Ze kijken wat ze verdiend hebben de afgelopen week. Dat is inderdaad niet om over naar huis te schrijven. Zo’n beetje wat ik ook omzet: Zeventig à tachtig euro per dag. Ik probeer het gesprek een andere wending te geven en zeg dat ik het elke keer weer spannend vind om te zien wie er in mijn auto stapt.

‘Ik praat nooit met klanten’, zegt Said.

‘Nah, ik ook niet,’ zegt Hisham. ‘Weet je waar ik doodziek van word? Als ze over de islam beginnen. Ben je moslim? Rot op. Gaat je niks aan. Je voelt gewoon dat ze discussie willen. Pfff. Kaaskoppen. Met alle respect voor u, hoor. Daar heb ik echt geen zin in.’

‘Pik, ik sta op nummer twee. Ik moet gaan.’

‘Oké. Doei.’

Hisham en Said geven me een ‘boks’ en lopen dan naar hun auto. Ze rijden allebei in een Toyota Prius. Hisham een witte, Said een donkerblauwe.

« Le week-end passé, on a eu du boulot, gros », dit Hisham. « Grâce au festival ici tout près, dans l'Amsterdamse Bos. »

« Oui, mais tu l'as fait avec Uber ? »

« Non, bien sûr que non, mec. Tu regardes si tu peux charger des gens. Si oui, t'annules juste la course Uber et tu roules jusqu'en ville. J'te jure frère. 50 euros. »

« Sérieux ? Waouh, c'est beaucoup, non ? »

« Les types de TCA<sup>12</sup>... Wallah ! Ils demandaient 100 euros mon gars. »

« Quand tu te fais 10 euros avec Uber, tu peux déjà t'estimer heureux. »

Les deux hommes attrapent de nouveau leur téléphone. Ils regardent ce qu'ils ont gagné la semaine passée. En effet, leurs revenus ne sont pas extraordinaires. C'est à peu près ce que je gagne aussi : 70 à 80 euros par jour. Je tente de donner une autre tournure à la conversation et leur dis que je suis toujours impatient de voir qui va monter dans ma voiture.

« Je ne parle jamais avec les clients », annonce Said.

« Nah, moi non plus », déclare Hisham. « Tu sais ce qui m'emmerde ? C'est quand ils commencent à me parler de l'islam. Tu es musulman ? Va te faire foutre. Ça te regarde pas. Tu sens qu'ils veulent juste lancer le débat. Pfff. Kaaskoppen<sup>13</sup>. Sans vous offenser, hein ! J'en ai aucune envie. »

« Mec, je dois y aller, je suis numéro deux. »

« Ok. Salut. »

Hisham et Said me font un « check » et rejoignent ensuite leur voiture. Ils roulent tous les deux dans une Toyota Prius. Hisham a une blanche et Said une bleu foncé.

---

<sup>12</sup> Taxicentrale Amsterdam : compagnie de taxi la plus populaire dans la ville d'Amsterdam (N.d.l.T.).

<sup>13</sup> Têtes de fromage : expression désignant de façon injurieuse et péjorative un Néerlandais et qui provient des paysans qui utilisaient comme casques les moules en bois servant à faire du fromage (N.d.l.T.).



Twintig minuten later is het mijn beurt. Ik rij naar de terminal. Als ik aan kom rijden staan mijn klanten al klaar. Ze zwaaien naar me. Het is een ouder Amerikaans echtpaar, ik vermoed ergens halverwege de zeventig. Ik help ze hun koffers in te laden. Ze gaan naar het Doubletree Hilton Hotel naast het Centraal Station. Onderweg babbelen we wat. Ze zijn op vakantie. Parijs staat op het programma, Roma, Berlijn en Amsterdam dus. Ze verbazen zich over de vele fietsers. Ze bewonderen de Amsterdamse huizen. Ze zien een bootje varen in de Singelgracht en worden daar blij van. Ik vertel ze dat ik nog niet zo heel lang Uberchauffeur ben. Aangekomen bij het hotel, help ik ze met hun koffers.

‘You were a great ride,’ zegt de vrouw. ‘Stick with your new career.’

De man drukt me een paar dollarbiljetten in handen.

Het is rustig vandaag, dinsdag. Na een kwartier wachten bij het Centraal Station is de app nog steeds stil. Van andere chauffeurs heb ik gehoord dat je dan maar rondjes moet gaan rijden. Ik betwijfel of dat nou zo’n slimme tactiek is. Het kost benzine, je wordt er moe van en als je op een centrale plek in de stad staat zou je toch ook oproepen moeten krijgen. Toch probeer ik het. Je schijnt het beste vanaf het station over de Prins Hendrikkade te kunnen rijden, dan via het Meester Visserplein naar de Wibautstraat en dan de Stadhouderskade naar het westen afrijden en zo weer terug naar het Centraal Station. Bij de Amstel begint app te piepen. Een ritje vanuit De Pijp. Ik accepteer, maar één minuut later wordt er alweer geannuleerd. Dat gebeurt vaak. Soms meerdere keren achterelkaar. Ik vermoed dat mensen annuleren vanwege mijn rating, of omdat mijn auto ze niet aanstaat. Dan proberen ze het net zo lang tot Uber ze een andere chauffeur toewijst.

Pas als ik het rondje bijna heb afgerond en het Centraal Station alweer in zicht heb, komt er een oproep vanaf het IJdok. Het IJdok komt uit op de Westerdoksdijk die achter het centrum langs loopt. Als je op de kop van het IJdok bent, doemt het station voor je op, nog geen tweehonderdvijftig meter verder. Peter uit Noorwegen wacht op me voor de Bagels & Beans. Hij heeft geen bagage bij zich. Hij stapt achterin.

Vingt minutes plus tard, c'est à mon tour. Je roule jusqu'au terminal et lorsque j'arrive, mes clients sont déjà prêts. Ils me font signe. C'est un couple d'Américains d'âge mûr, ils doivent avoir environ soixante-quinze ans. Je les aide à mettre leurs valises dans le coffre. Ils se rendent à l'hôtel Doubletree by Hilton, tout près de la gare centrale. Sur le chemin, nous discutons un petit peu. Ils sont en vacances. Paris est sur leur liste, tout comme Rome, Berlin et Amsterdam, donc. Ils s'émerveillent du grand nombre de cyclistes. Ils admirent les maisons d'Amsterdam. Ils voient un petit bateau voguer sur le Singelgracht et en sont ravis. Je leur explique que je ne travaille pas pour Uber depuis très longtemps. Une fois que nous sommes arrivés à l'hôtel, je les aide avec leurs valises.

« *You were a great ride*<sup>14</sup> », me dit la dame. « *Stick with your new career*<sup>15</sup>. »

L'homme me glisse quelques dollars dans la main.

C'est calme aujourd'hui, mardi. J'attends depuis un quart d'heure à la gare centrale, mais l'application reste silencieuse. D'autres chauffeurs m'ont expliqué que dans ce cas, il faut aller faire des tours dans la ville. Je doute que ce soit une si bonne tactique, car ça coûte de l'essence, ça fatigue et si on attend à un endroit central, on devrait de toute manière également recevoir des demandes. Je tente quand même. Le mieux, paraît-il, est de partir de la gare en empruntant le Prins Hendrikkade, de rejoindre la Wibautstraat en passant par la Meester Visserplein, puis de prendre le Stadhouderskade vers l'ouest pour retourner ensuite à la gare centrale. Au niveau de l'Amstel, l'application commence à sonner. Une demande depuis le quartier De Pijp. J'accepte la course, mais une minute plus tard, les clients l'annulent déjà. C'est assez fréquent. Plusieurs fois d'affilée parfois. Je soupçonne que les gens annulent à cause de ma moyenne ou bien parce que ma voiture ne leur convient pas. Ils réessayent alors jusqu'à ce qu'Uber leur attribue un autre chauffeur.

Ce n'est que lorsque j'ai presque terminé mon petit tour et que j'aperçois de nouveau la gare d'Amsterdam-Central au loin que je reçois un appel depuis l'IJdock. Ce quartier débouche sur la Westerdoksdijk qui longe l'arrière du centre-ville. Quand on se trouve au bout de l'IJdock, la gare apparaît à l'horizon, à quelque 250 mètres. Peter, originaire de Norvège, m'attend devant Bagels & Beans. Il ne transporte aucun bagage et s'installe à l'arrière.

---

<sup>14</sup> « Vous étiez un très bon chauffeur » (N.d.l.T.)

<sup>15</sup> « Continuez cette nouvelle carrière » (N.d.l.T.)

Peter wil naar het Centraal Station. Met de loopbrug naar de Westerdoksdijk zou hij er lopend in minder dan vijf minuten zijn. Maar deze twintiger neemt een Uber. Ik rij het IJdok uit en de Westerdoksdijk op. Daar staat een file. Omdat er bij het Centraal Station aan de weg wordt gewerkt zit het verkeer rond het spitsuur al weken muurvast. Vijfentwintig minuten later zet ik Peter af achter het CS. Ritprijs voor Peter: 5 euro. Verdiensten voor mij 3,49 euro. En ik ben weer een tweesterrenrating rijker.

Soms zit het tegen, soms zit het mee – of dan gebeurt er tenminste iets in de auto.

Een blonde man, begin dertig, lang, rommelig haar, staat in een zijstraat van de Middenweg te wachten als ik aan kom rijden. Hij draagt een oude spijkerbroek en een nieuwe jas van het merk G-Star. Hij heeft een grote weekendtas bij zich, komt naast me zitten en stelt zich voor als Maarten.

‘Ik moet naar Schiphol. KLM, terminal 1.’

Wanneer ik optrek, zegt hij: ‘Sorry, man, ik moet even een telefoontje doen.’

‘Geen probleem, ga je gang.’

‘Hey man. Ja, met mij. Ben je aan het kiten? O, oké. Ik ben nog bij je oma langs geweest. Ja, was gezellig. Ik vind dit echt megamoeilijk. Ik ga er nu naartoe. Naar Zoë. Ja, op weg naar Schiphol. Die uitspattingen van haar... die scènes... ik trek het niet meer. Ik ga er een punt achter zetten. Ik ga het uitmaken. De pleister van de wonde trekken. Weet je, over Snoopy zeggen we altijd: die heeft een moeilijke relatie. Alles is altijd moeilijk, moeilijk, moeilijk met die chick van hem. Maar dude! Dat heb ik ook! Dat heb ik toch ook? En dat wil ik niet. Ik wil gewoon iets makkelijk, iets ongecompliceerd. Ik ben niet de juiste man voor haar. Ze heeft een Engelse gentleman nodig. Ik ben niet zo inlevend. Ik ben gewoon een Hollandse lomperik, onbehouwen. We hebben *el-lek* weekend ruzie.’

‘Nee, eerst naar Duitsland. Ik heb tienduizend dollar betaald voor die show in Hamburg. Daar moet ik wel naartoe. Ja, *dat* gaat wel goed. De botenbusiness gaat als een speer. Het is echt booming. Ik zat te denken... als ik nou de bikebusiness verkoop... Ja. Precies... En dan door naar Australië. En op de terugweg China. Inderdaad, een lekker druk weekje voor de boeg, ja.’

Peter veut se rendre à la gare centrale. S'il la rejoignait à pied en empruntant la passerelle puis en prenant la Westerdoksdijk, il y serait en moins de cinq minutes. Mais ce jeune d'une vingtaine d'années a décidé d'y aller en Uber. Je quitte l'IJdock et m'engage sur la Westerdoksdijk. Il y a un embouteillage. Depuis des semaines, la circulation est totalement bloquée aux heures de pointe à cause de travaux sur la route près de la gare. Vingt-cinq minutes plus tard, je dépose Peter derrière la gare d'Amsterdam-Central. Prix de la course pour Peter : 5 euros. Bénéfice pour moi : 3,49 euros. Et encore une fois, je reçois une note de deux étoiles.

Un jour on gagne, un jour on perd. Au moins, il se passe quelque chose dans la voiture.

À mon arrivée, j'aperçois un homme d'une trentaine d'années, grand, blond, les cheveux en bataille, qui attend dans une rue latérale à la Middenweg. Il porte un vieux jean, un manteau neuf de la marque G-Star et transporte un gros sac de voyage. Il vient s'asseoir sur le siège passager et se présente comme étant Maarten.

« Je dois aller à Schiphol. KLM, terminal 1. »

Quand je démarre, il me dit : « Désolé mec, je dois vite passer un coup de fil. »

« Pas de problème, je t'en prie. »

« Hé mec. Oui, c'est moi. Tu fais du kitesurf là ? Ah, OK. Je viens encore de passer chez ta mamie. Oui, c'était sympa. Je trouve ça vraiment hyper difficile. J'y vais maintenant. Chez Zoë. Oui, je suis en route pour Schiphol. Ses excès... ses scènes... J'en peux plus. Je vais laisser tomber. Je vais la quitter. Arracher le pansement. Tu sais, on dit toujours de Snoopy : il a une relation compliquée. Tout est toujours suuuuper compliqué avec sa meuf. Mais mec ! Moi aussi ! C'est vrai, non ? Et ça je veux pas. Je veux quelque chose de facile, de simple. Je suis pas le bon mec pour elle. Elle a besoin d'un gentleman anglais. Je suis pas aussi empathique. Je suis juste une grosse brute hollandaise, rustre. On se dispute chaaaque week-end. »

« Non, d'abord en Allemagne. J'ai payé 10 000 dollars pour aller voir ce spectacle à Hambourg. Donc je dois y aller. Oui, ça, ça se passe bien. Mon entreprise de bateaux fonctionne super bien. Elle est en plein essor. Je suis en train de penser... si je vends le commerce de vélos maintenant... Oui. Exactement... Et ensuite en Australie. Et en revenant, la Chine. En effet, une bonne petite semaine bien chargée qui s'annonce, oui. »

‘Ze moet gewoon een Australische bankier nemen. Een *regular guy*. Dit is het moeilijkste dat ik ooit in mijn leven heb moeten doen, man. Mijn moeder zei: als je haar ten huwelijk vraagt, gaat het wel beter. Dan verdwijnt de onzekerheid. En dat was ook zo, de eerste anderhalve maand. Maar daarna was het weer precies hetzelfde. Zij wil niet naar Nederland. Ja, het weer is hier kut. Duh. Maar ik vind het hier fijn. Mijn vrienden zijn hier. Het is hier... ja... gezellig.’

‘Ja, en toen werd ze zwanger. Dan word je emotioneel, dat snap ik ook wel. Maar moet ik hier dan in stappen, terwijl ik weet dat het niet klopt? Dan word ik over een paar jaar wakker en dan denk ik: wat heb ik gedaan? Hoe ben ik hier in godsnaam terechtgekomen? Ik zie het gewoon niet voor me, kindje krijgen, een gezin starten. Niet met deze uitspattingen.’

‘Je moet een team zijn om een gezin te vormen.’

‘Ik kan haar niet veranderen en zij mij niet.’

‘Ik ga het brengen vanuit mezelf. Ik ga haar niets verwijten. Ik ga zeggen dat ik niet gelukkig ben. Ik zou het wel raar vinden als ze het er niet mee eens was, ja. Daar zou ik wel van staan te kijken. Nee, ze vermoedt nog niks. Oké man. Ja, ik ben er bijna. Het wordt prima weer later in de week. Ga lekker kiten. Bedankt voor het luisteren, man. Laterrr.’

We zijn gearriveerd bij terminal 1. Hij stopt zijn telefoon in zijn broekzak.

‘Sorry man, ik moest dit effe kwijt aan mijn beste mattie.’

Als ik zijn tas uit de kofferbak heb gehaald, wens ik hem succes.

« Il faut juste qu'elle prenne un banquier australien. Un type normal. C'est la chose la plus difficile que j'ai jamais eu à faire dans ma vie, mec. Ma mère me disait : si tu la demandes en mariage, ça ira beaucoup mieux. Les doutes s'effaceront. Et c'est ce qui s'est passé, le premier mois et demi. Mais après, c'est redevenu pareil. Elle veut pas venir aux Pays-Bas. La météo ici est pourrie. Bah oui. Mais je me sens bien ici. Mes amis sont ici. Ici, c'est... disons... convivial. »

« Oui, et puis elle est tombée enceinte. Donc on devient émotif, ça, je pige aussi. Mais est-ce que je dois me lancer là-dedans alors que je sais que ça fonctionne pas ? Je vais me réveiller dans quelques années et me dire : qu'est-ce que j'ai fait ? Comment est-ce que j'en suis arrivé là bon sang ! Je me vois vraiment pas avoir un enfant, fonder une famille. Pas avec tous ces excès. »

« Il faut être une équipe pour fonder une famille. »

« Je saurais pas la changer et elle non plus elle saurait pas me changer. »

« Je vais remettre la faute sur moi. Je vais rien lui reprocher. Je vais lui dire que je suis pas heureux. Je trouverais ça très bizarre si elle était pas d'accord, oui. Je serais super étonné. Non, elle se doute encore de rien. OK mec. Oui, je suis presque arrivé. Il fera beau fin de semaine. Amuse-toi bien au kitesurf. Merci de m'avoir écouté, mec. À plus. »

Nous sommes arrivés au terminal 1. Il met son téléphone dans sa poche.

« Désolé mec, je devais raconter ça à mon meilleur pote. »

Après avoir sorti son sac du coffre, je lui souhaite bonne chance.

## Een ongeluk op de Contactweg

Eindelijk kan ik een paar avonden werken. Sajan, mijn maatje die de nachtdienst draait, neemt hoogstzelden vrij. We zien elkaar nooit. Ik moet de auto uiterlijk om zes uur 's avonds op het parkeerterrein van NedTaxi inleveren. Meestal ben ik ruim op tijd en is hij nog in geen velden of wegen te bekennen. En als ik 's ochtends de auto ophaal – ik begin meestal rond halfacht – is hij allang weer vertrokken. Het enige contact dat we hebben is via WhatsApp. In de maand die ik nu bezig ben, heb ik hem verschillende keren, tevergeefs, gevraagd of we een dienst konden ruilen. Of als dat niet mogelijk was, hij me kon laten weten wanneer hij zijn vrije dagen nam. Vandaag is het zover.

Ik begin om halfzeven op een maandagavond en krijg alleen maar korte ritjes waardoor ik me nauwelijks een indruk kan vormen van de passagiers. Zoals het Australische gezin met twee kinderen dat van de Raadhuisstraat naar hun hotel bij De Hallen wil. Een ritje van 6 minuten en 47 seconden. Het enige wat me bijblijft is dat de gezichten van de twee kleuters onder het snot zitten. Of even later: een Amerikaans gezin dat van restaurant Moeders naar hun hotel in de Vondelstraat gaat. Vijf minuten en 19 seconden onderweg. En zo gaat het de hele avond door tot ik om een uur of elf mijn eerste dronkenlap naar huis mag brengen: Ernesto, die me bestelt bij een Spaans restaurant in de Tweede Helmersstraat. Als ik aan kom rijden neemt Ernesto net afscheid van een vriend. Ze zijn uitbundig. Ze omhelzen elkaar. Ze praten hard. Onvast op de benen wankelt Ernesto naar mijn auto. Hij frummelt aan het voorportier. Ik help hem een handje door van binnenuit de deur voor hem open te maken. Hij hijst zich met zichtbare moeite in de passagiersstoel. Ernesto moet naar de Kadoelenweg in Noord. Tenminste dat vermeldt de app. Zelf heeft hij geen idee. Hij spreekt slechts een paar woorden Duits met een vet Spaans accent, en dan ook nog met een dubbele tong. Ik kan er geen touw aan vastknopen.

Ik probeer het een paar keer: Woon je in Amsterdam? Waar kom je vandaan? Maar de antwoorden zijn onverstaaenbaar. Al snel verstomt het gesprek. En dan valt hij in slaap. De Kadoelenweg ligt er rond middernacht donker en verlaten bij. Bij het opgegeven huisnummer brandt geen licht. Ik doe het binnenlicht aan en stoot Ernesto aan.

## Un accident sur la Contactweg

Je peux enfin travailler quelques soirées. Sajan, mon collègue qui fait la nuit, prend très rarement congé. On ne se voit jamais. Je dois ramener la voiture au parking de NedTaxi pour dix-huit heures au plus tard. Généralement, je suis largement dans les temps et Sajan n'est pas encore arrivé. Lorsque je viens la chercher le matin (je commence en règle générale vers sept heures trente), il est déjà reparti depuis longtemps. Les seuls contacts que nous avons se font par WhatsApp. Ce mois-ci, je lui ai demandé à plusieurs reprises, en vain, s'il serait d'accord d'échanger une fois nos horaires. Ou si ce n'était pas possible, de me communiquer ses jours de congé. Ce jour est arrivé.

Je commence à dix-huit heures trente un lundi soir et n'effectue que de courts trajets qui ne me permettent pas vraiment de me forger une opinion sur les passagers. Ce n'est notamment pas le cas pour ce couple d'Australiens accompagné de ses deux enfants qui veut rejoindre son hôtel près de De Hallen depuis la Raadhuisstraat. Une course de 6 minutes et 47 secondes. La seule chose qui m'a marqué est que les deux petits enfants avaient le visage couvert de morve. Un peu plus tard, une famille américaine m'attend au restaurant Moeders et veut se rendre à son hôtel qui se trouve dans la Vondelstraat. 5 minutes et 19 secondes de route. Ce schéma se répète toute la soirée jusqu'à ce que je doive ramener mon premier client ivre chez lui vers vingt-trois heures. Il s'agit d'Ernesto qui me fait venir devant un restaurant espagnol de la Tweede Helmersstraat. Quand j'arrive, Ernesto est en train de dire au revoir à un ami. Ils sont exubérants. Ils s'enlacent. Ils parlent fort. Instable, Ernesto titube vers ma voiture. Il tripote la portière avant. Je lui donne un coup de main en lui ouvrant la porte depuis l'intérieur. Il s'installe très difficilement sur le siège passager. Il doit se rendre dans la Kadoelenweg, au nord d'Amsterdam. Du moins, c'est ce qu'indique l'application. Ernesto, lui, n'en a aucune idée. Il ne parle que quelques mots d'allemand avec un fort accent espagnol et bafouille. Je ne comprends rien.

Je lui répète plusieurs fois : tu habites à Amsterdam ? D'où viens-tu ? Mais ses réponses sont incompréhensibles. La conversation s'arrête rapidement et il s'endort. Vers minuit, la Kadoelenweg est sombre et déserte. Aucune lumière n'émane de la maison indiquée. J'allume l'éclairage intérieur de la voiture et donne un coup de coude à Ernesto.



‘Wir sind da.’

Ernesto schrikt wakker. Hij kijkt verward om zich heen. ‘¿Qué pasa?’

‘¿Tu casa...?’ zeg ik.

Ernesto wrijft in zijn ogen.

‘Alles klaar?’ vraag ik.

Ernesto mompelt wat, stapt de auto uit en strompelt de nacht in.

De volgende avond gaat het beter. Bij de Amstelkade in Zuid staat een brunette op de stoep. Ze heeft een krat bier bij zich.

‘Feestje?’ vraag ik als ik haar help het krat in de kofferbak te laden.

‘Ha! Nou nee,’ zegt ze half lachend. Ze heeft twinkelingen in haar ogen. Ze stapt voorin. Ze moet naar een restaurant op de Amstelveenseweg.

‘Ga met een krat bier naar een restaurant?’

Ik kan mijn nieuwsgierigheid amper bedwingen.

‘Ja, nou ja, ik werk daar.’

Ik kijk haar vragend aan.

‘Het is voor een weddenschap. Ik heb verloren. Het ging over een date...’

‘Ja...? Vertel!’

Ze aarzelt, ze lijkt zich een beetje te generen. ‘Nou ja, de eigenaar van het restaurant had een date georganiseerd voor mij en een andere jongen die daar werkt. Werkte inmiddels, gelukkig. En mijn baas had voorspeld dat het spetterende avond zou werken. Dat vond ik nogal pedant van hem, dus ik zei: “No way, dat ik op een eerste date seks met die gast ga hebben.” En toen wilde hij wedden: ik zou een krat bier krijgen als ik alleen naar huis zou gaan. Dus, tja, vandaar dat ik nu een kratje bier bij me heb. Voor mijn baas.’

« *Wir sind da*<sup>16</sup>. »

Ernesto se réveille en sursaut. Il regarde autour de lui, confus. « ¿*Qué pasa*<sup>17</sup>? »

« ¿*Tu casa*<sup>18</sup>...? », lui dis-je.

Ernesto se frotte les yeux.

« Tout va bien ? », demandé-je.

Ernesto marmonne quelques mots, sort de la voiture et titube dans la nuit.

La soirée suivante se déroule mieux. Une jeune femme brune m'attend sur le trottoir, à proximité de l'Amstelkade, au sud d'Amsterdam. Elle transporte une caisse de bières.

« Soirée ? », m'informé-je en l'aidant à mettre la caisse dans le coffre.

« Ah ! Eh bien non », répond-elle en riant à moitié. Ses yeux pétillent. Elle s'assied à l'avant. Elle doit se rendre dans un restaurant dans l'Amstelveenseweg.

« Vous allez au restaurant avec une caisse de bières ? »

Je peux difficilement réprimer ma curiosité.

« Oui, en fait je travaille là-bas. »

Je la regarde d'un air interrogateur.

« C'est pour un pari. J'ai perdu. C'était à propos d'un rencard... »

« Ah bon... ? Racontez-moi ! »

Elle hésite, elle semble un peu gênée. « Oui, bon, en fait le propriétaire du restaurant m'avait organisé un rendez-vous avec un garçon qui travaille là-bas. Travaillait, heureusement. Et mon patron avait prédit que ça fonctionnerait directement entre nous. Je l'ai trouvé assez prétentieux, alors je lui ai dit : "Aucune chance que je couche avec lui dès le premier soir." Et c'est là qu'il a voulu parier : si je rentrais seule chez moi, j'aurais droit à une caisse de bières. Donc, heu, voilà pourquoi je transporte une caisse de bières. Pour mon patron. »

---

<sup>16</sup> « Nous sommes arrivés. » (N.d.l.T.)

<sup>17</sup> « Que se passe-t-il ? » (N.d.l.T.)

<sup>18</sup> « Ta maison... ? » (N.d.l.T.)

En dan helaas... is het rijtje alweer voorbij. Ik parkeer voor het restaurant en ze springt uit de auto, haalt snel het kratje uit de kofferbak en weg is ze.

De volgende oproep is in de Vondelparkbuurt, ergens op de Koningslaan, een van de chicste straten van Amsterdam. Denk: oud geld en consulaten. Er stappen vier mensen in. Een ouder echtpaar, een dochter van begin dertig en een vriendin van het gezin die met een Duits accent spreekt.

Ben ik in een goed humeur door het meisje met het krat bier? Is het dat deze passagiers zin in een avondje uit hebben? Is het dat ik in deze buurt niet verwacht had om als taxichauffeur als gelijke te worden behandeld? Hoe het ook zij, dit wordt de leukste rit tot nu toe. Het is niet dat we zo'n hoogdravend gesprek voeren. We praten over hoe de Overtoom altijd vaststaat op dit moment van de dag. We praten over de huizenprijzen in Amsterdam. We praten over de burgemeester die vandaag in het nieuws was. De dochter legt aan de ouders uit hoe Uber werkt. De moeder van het gezin zit naast me, de rest achterin. Ze stelt me een paar vragen en ze straalt een soort vanzelfsprekende warmte uit. Iedereen luistert naar elkaar. Ze zijn allemaal oprecht geïnteresseerd in wat ik te vertellen heb, ze willen echt weten hoe het is om Uberchauffeur te zijn. Ik vertel ze over mijn eerste dag, over hoe het altijd weer spannend is wie er in de auto stapt, maar ik vertel ook over Conchita. Het gesprek loopt soepel. Ik hoef niet mijn best te doen om deze mensen aan het praten te krijgen, ik hoef me niet te dwingen zelf een geforceerd verhaal te vertellen. Ik voel me ook geen moment buitengesloten. Deze mensen geven me op een volstrekt authentieke, vanzelfsprekende manier het gevoel er – voor even – bij te horen. Ze maken me even onderdeel van hun gezin. Misschien wel voor de eerste keer voel ik me echt gelukkig als taxichauffeur.

Et malheureusement... le trajet est déjà fini. Je me gare devant le restaurant. Elle saute hors de la voiture, retire rapidement la caisse du coffre et la voilà partie.

La demande suivante vient du Vondelparkbuurt, quelque part dans la Koningslaan, une des rues les plus chics d'Amsterdam. Réfléchissez : vieilles fortunes et consulats. Quatre personnes montent. Il s'agit d'un couple d'âge mûr accompagné de sa fille d'une trentaine d'années et d'une amie de la famille qui parle avec un accent allemand.

Suis-je de bonne humeur grâce à la jeune femme et sa caisse de bières ? Est-ce parce que ces passagers sont ravis de passer une soirée à l'extérieur ? Est-ce parce que je ne m'attendais pas à être traité d'égal à égal dans ce quartier en raison de mon statut de chauffeur de taxi ? Quoi qu'il en soit, c'est mon trajet préféré jusqu'à présent. Ce n'est pas tant que nous avons une conversation passionnante. Nous discutons de la rue Overtoom qui est toujours bloquée à cette heure-ci. Nous discutons des prix de l'immobilier à Amsterdam. Nous discutons du bourgmestre qui était dans le journal aujourd'hui. La jeune femme explique à ses parents comment marche Uber. La mère est assise à côté de moi, les autres sont derrière. Elle me pose quelques questions et dégage une certaine chaleur naturelle. Tout le monde s'écoute. Ils sont tous sincèrement intéressés par ce que j'ai à dire, ils veulent vraiment en savoir plus sur la vie de chauffeur Uber. Je leur raconte ma première journée, leur explique que je suis toujours impatient de voir qui va monter dans ma voiture, mais je leur fais aussi part de ce qu'il s'est passé avec Conchita. La conversation est fluide. Je ne dois pas faire des pieds et des mains pour les amener à parler, je ne dois pas me contraindre à leur raconter une histoire forcée. Je ne me sens pas non plus exclu, à aucun moment. Ces personnes me donnent le sentiment de manière totalement authentique et naturelle d'être — pendant un instant — intégré. Ils font de moi un membre de leur famille. Peut-être bien pour la première fois, je suis véritablement heureux en tant que chauffeur de taxi.

Dan volgt ook deze avond: korte ritjes van niks naar nergens.

Rond middernacht komt er een oproep vanuit de Oudebrugsteeg, aan de rand van de Wallen. Van een zekere Khalid. Op de Wallen zelf kun je 's avonds niet komen, die worden automatisch met paaltjes afgesloten. Ook de Oudebrugsteeg is niet makkelijk te bereiken. Je moest eerst door de Damstraat, dan over de Dam, door de Warmoesstraat via de Beursstraat naar de Oudebrugsteeg. Veel volk op straat, aangeschoten ook nog. De plekken waar je even zou kunnen stilstaan worden door gewone taxi's ingenomen. Als je niet doorrijdt beginnen ze achter je ogenblikkelijk te toeteren. En je kunt er donder op zeggen dat degene die een Uber heeft besteld een toerist is en geen idee heeft waar hij zich precies bevindt, of waar jij bent. Zo ook nu. Vlak voor ik links af moet slaan, de Oudebrugsteeg in, stop ik op de hoek waar een laad- en losplek vrij is. Ik bel Khalid. Verder dan drie woorden Engels komt Khalid niet. Ik zeg dat ik om de hoek sta. Dat komt niet over. Ook na drie verschillende telefoongesprekken niet. Na vijf minuten ben ik het zat en rij ik weg. Net als ik het Damrak op wil draaien, hoor ik geschreeuw achter me. Drie Arabieren rennen mijn auto achterna.

Khalid en zijn vrienden moeten naar hun hotel – het Hilton DoubleTree nota bene. Dat kun je vanaf hier zien liggen. Vijf minuten lopen, schat ik zo. Het blijken Saoediërs en ze zijn boos dat ik ben weggereden. Ik probeer nogmaals uit te leggen dat ik om de hoek stond, dat ik niet kon stoppen op de plek waar ze me besteld hadden. De uitleg lijkt niet aan te komen. Of het interesseert ze niet. Als ik ze tien minuten later – het Damrak en de Prins Hendrikkade staan vol auto's – voor de deur van hun hotel aflever, stappen ze uit zonder een woord te zeggen.

Ensuite, ma soirée est composée de petits trajets inintéressants.

Vers minuit, je reçois une demande depuis l'Oudebrugsteeg, aux confins du quartier rouge. D'un certain Khalid. Le soir, l'accès à ce quartier est interdit. Il est automatiquement condamné à l'aide de piquets. Même l'Oudebrugsteeg est difficile à atteindre. Il faut d'abord emprunter la Damstraat, traverser le Dam et passer ensuite par la Warmoesstraat et la Beursstraat pour rejoindre l'Oudebrugsteeg. Il y a beaucoup de monde dans la rue et les gens sont éméchés. Les endroits où je pourrais brièvement m'arrêter sont occupés par des taxis ordinaires. Si on ne continue pas à rouler, les conducteurs derrière commencent immédiatement à klaxonner. Et je parie que celui qui a commandé un Uber est un touriste et n'a aucune idée d'où il se trouve précisément ni d'où je me trouve. Encore maintenant. Juste avant de devoir prendre à gauche pour pouvoir entrer dans l'Oudebrugsteeg, je m'arrête au coin, sur une zone réservée au chargement et déchargement. J'appelle Khalid qui ne sait pas aligner plus de trois mots en anglais. Je lui dis que je suis au coin de la rue, mais il ne comprend pas. Même après trois appels téléphoniques différents. Après cinq minutes, j'en ai marre et je décide de partir. Au moment où je veux remonter sur le Damrak, j'entends crier derrière moi. Trois Arabes courent après ma voiture.

Khalid et ses amis doivent rentrer à leur hôtel, le DoubleTree by Hilton pour votre information. On l'aperçoit d'ici. Il doit être à cinq minutes de marche. Ils sont Saoudiens et sont fâchés que je sois parti. Je tente de nouveau de leur expliquer que je m'étais garé au coin et que je ne pouvais pas m'arrêter à l'endroit où ils avaient commandé la course. L'explication ne les convainc pas, semble-t-il. Ou elle ne les intéresse pas. Lorsque je les dépose devant la porte de leur hôtel dix minutes plus tard, étant donné que le Damrak et le Prins Hendrikkade étaient encombrés, ils descendent sans dire un mot.

Op woensdagavond staat de app geen moment stil. Sterker, verzoeken voor volgende ritten komen al binnen voordat eerdere zijn voltooid. Dit fenomeen heet *forward dispatch*: er staat al een nieuwe klant voor je klaar terwijl je de huidige nog naar zijn bestemming moet brengen. Veel chauffeurs, ik inclusief, zijn hier blij mee. Want op die manier maak je zo efficiënt mogelijk gebruik van je werktijd. Maar als je een hele avond de ene na de andere rit voltooit, begin je ook wel de nadelen te zien. De app stimuleert je om te blijven doorwerken. Natuurlijk kun je een rit weigeren, maar telkens denk je: ah, alleen nog even dit ritje en dan stop ik. En vervolgens, nog één, en nog één. *The New York Times* ziet in *forward dispatch* iets vergelijkbaars als wat Netflix doet, namelijk de volgende aflevering van een serie automatisch laten aansluiten op degene die je net gekeken hebt. Daardoor kost het je meer moeite om te stoppen met kijken, dan om te blijven kijken. Het gevolg is Netflixverslaving. Het zogenaamde *binge-watches*. En evenzo zou *forward dispatch* er dus voor zorgen dat je de hele avond voor Uber blijft werken: *binge-driving* als het ware.

Het is een uur of tien en langzaam beginnen de eerste toeristen naar hun bed te verlangen. Britten, Australiërs, Engelsen, twee uur lang rij ik onafgebroken kriskras de stad door. Ajax speelt tegen Nice en ik luister op de radio mee, zodat ik straks wat gesprekstof heb mocht er een voetballiefhebber in de auto stappen. Uber heeft me overigens op deze wedstrijd gewezen. Voortdurend stuurt de app berichtjes met suggesties waar en wanneer je moet rijden. Tot nu toe negeerde ik die tips want het betrof steevast concerten, festivals en andere evenementen die 's avonds of 's nachts klandizie opleveren.

Maar nu kan ik een keer het advies van Uber ter harte nemen en dus rij ik tegen het einde van de wedstrijd richting de ArenA in de hoop daar klanten aan te treffen. Maar helaas: voordat ik in de buurt ben, komt de volgende oproep alweer binnen. Voor een coffeeshop bij het Oosterpark staat een Fransman met een aktetas. Hij stapt voorin.

Mercredi soir, l'application n'arrête pas de sonner. Pire, les demandes pour les prochains trajets arrivent déjà avant même que les précédents ne soient terminés. Ce phénomène s'appelle le *forward dispatch* : un nouveau client nous attend déjà alors que celui qui est dans la voiture n'a pas encore été déposé à sa destination. De nombreux chauffeurs, moi y compris, apprécient ce mode de fonctionnement, car de cette façon, le temps de travail est rentabilisé le mieux possible. Mais lorsqu'on doit enchaîner les courses durant une soirée entière, on commence également à repérer les inconvénients. L'application stimule les chauffeurs à continuer de travailler. Évidemment, on peut refuser une demande, mais en même temps on se dit : ah, allez, encore cette course puis j'arrête. Puis encore une, et encore une autre. Le *New York Times* compare le *forward dispatch* à la stratégie que Netflix adopte, à savoir le lancement automatique de l'épisode suivant d'une série dès que celui que l'on vient de regarder se termine. Ainsi, couper Netflix demande plus d'efforts que de continuer à fixer son écran. Ce mode de fonctionnement entraîne une addiction à Netflix, communément appelé le *binge watching*. De la même manière, le *forward dispatch* veut s'assurer que l'on continue à travailler pour Uber toute la soirée et fait donc faire du *binge driving* en quelque sorte.

Il est environ vingt-deux heures et les premiers touristes commencent tout doucement à vouloir retrouver leur lit. Des Britanniques, des Australiens, des Anglais... je sillonne la ville pendant deux heures sans interruption. L'Ajax joue contre Nice. J'écoute donc la radio pour avoir un sujet de conversation tout à l'heure si jamais un amateur de football monte dans ma voiture. D'ailleurs, Uber m'a informé de ce match. L'application envoie constamment des notifications pour suggérer aux chauffeurs où rouler et à quel moment de la journée. Jusqu'à présent, j'ai toujours ignoré ces conseils, car ils ne concernaient que des concerts, des festivals et autres événements qui ne rapportent des clients que le soir ou la nuit.

Mais pour une fois, je peux suivre la recommandation d'Uber. À la fin du match, je me dirige donc vers l'ArenA dans l'espoir de trouver des clients. Malheureusement, je reçois déjà la demande suivante avant même d'arriver dans le quartier du stade. Un Français avec un attaché-case attend devant un coffee shop près de l'Oosterpark. Il monte à l'avant.



‘Bonsoir,’ zegt hij.

Uit zijn oogopslag maak ik op dat hij stoned, en uit de geur van zijn adem dat hij dronken is.

De Fransman haalt zijn telefoon uit zijn broekzak tevoorschijn, die hij prompt op de grond laat vallen. Als hij hem weer gevonden heeft, opent hij Tinder. Het ene na het andere fotootje komt voorbij. Ik schat dat hij 90 procent naar rechts veegt.

‘How’s that working for you?’ vraag ik terwijl ik met mijn hoofd richting zijn telefoon wijs.

Hij kijkt me vragend aan, begrijpt niet wat ik bedoel.

‘Vous aimez Tinder?’

Hij grijnst, maar zegt niks.

‘How is your evening going?’

‘It’s... it’s going to be a great evening.’ Weer die grijns.

We arriveren op zijn bestemming, een slaperig straatje in de Watergraafsmeer. Op het nummer waar we moeten zijn brandt nog licht, de rest van de straat is in duisternis gehuld.

‘This is it?’ vraagt de Fransman. ‘This is the place?’

Ik bevestig dat dit het adres is dat hij in de app heft opgegeven.

‘Wish me luck,’ zegt hij terwijl hij naar de voordeur wankelt.

« Bonsoir<sup>19</sup> », dit-il.

Au vu de son regard, j'en conclus qu'il est drogué et, étant donné son haleine, qu'il est également ivre.

Le Français sort son téléphone portable de sa poche et le fait aussitôt tomber par terre. Une fois récupéré, il ouvre Tinder. Les photos défilent les unes après les autres. Il fait glisser son doigt vers la droite environ neuf fois sur dix.

« *How's that working for you*<sup>20</sup>? », lui demandé-je en dirigeant mon regard vers son téléphone.

Il me regarde d'un air interrogateur, il ne comprend pas ce que je veux dire.

« Vous aimez Tinder<sup>21</sup> ? »

Il ricane, mais ne répond pas.

« *How is your evening going*<sup>22</sup>? »

« *It's... it's going to be a great evening*<sup>23</sup>. » Il ricane de nouveau.

Nous arrivons à sa destination, une ruelle endormie dans le quartier de Watergraafsmeer. Au numéro indiqué, les lumières sont toujours allumées alors que le reste de la rue est plongé dans l'obscurité.

« *This is it*<sup>24</sup>? », demande le Français. « *This is the place*<sup>25</sup>? »

Je lui confirme que c'est l'adresse qu'il a entrée dans l'application.

« *Wish me luck*<sup>26</sup> », me dit-il en titubant vers la porte d'entrée.

---

<sup>19</sup> En français dans le texte.

<sup>20</sup> « Alors, ça fonctionne ? » (N.d.l.T.)

<sup>21</sup> En français dans le texte.

<sup>22</sup> « Votre soirée se passe bien ? » (N.d.l.T.)

<sup>23</sup> « Ça va être... ça va être une bonne soirée. » (N.d.l.T.)

<sup>24</sup> « C'est là ? » (N.d.l.T.)

<sup>25</sup> « C'est la maison ? » (N.d.l.T.)

<sup>26</sup> « Souhaite-moi bonne chance. » (N.d.l.T.)

De Fransman is nog niet binnen of de app begint alweer te rinkelen. Het is ondertussen na middernacht. Een oproep een paar minuten verderop. Twee mannen staan voor een restaurant te wachten. Het zijn collega's, een Nederlander en een Deen. Ze moeten naar Almere. Ik had eerlijk gezegd gehoopt op een kort ritje waarna ik het voor gezien wilde houden. Maar Almere... dat gaat een dure rit worden, dus accepteer ik. De Nederlander en de Deen werken in de chemie. Ze bespreken elk detail van het leven op hun hoofdkantoor. Ik geef na een paar minuten de moed op de conversatie te kunnen volgen, zet een muziekje op en geniet van het rijden over een heerlijk lege snelweg. Zevenentwintig minuten later ben ik 31,55 euro rijker. Dat is het meeste dat ik ooit met één rit heb verdiend. Jammer genoeg moet ik zonder klant terug naar Amsterdam en komt mijn uurgemiddelde uit op iets meer dan dertig euro. *Dat* is nou weer niet om over naar huis te schrijven.

Terug in Amsterdam, op de Ring Noord, is het inmiddels één uur en de stad knalrood gekleurd. Dan begint de app te rinkelen. Iemand wil op het Centraal Station een Uber. Het tarief is daar momenteel 3,2 keer het normale. Ik zou eigenlijk moeten gaan slapen. Eén ritje nog, vertel ik mezelf. En dan naar huis. Binnen tien minuten sta ik voor het Centraal Station. Als ophaallocatie heeft de klant het Victoria Hotel, aan de overkant van het Centraal Station, opgegeven. En daar parkeer ik.

Dan klopt er een jongen op mijn raampje. Hij draagt een Ajax-T-shirt. Ik schat hem zeventien, misschien achttien, de leeftijd van mijn zoon.

‘Ben je vrij?’

Ik draai mijn raampje omlaag.

‘Nee sorry, ik ben een Uber.’

‘Uber... dat kennik niet. Maar ken je mij en m'n maat naar IJmuiden brengen?’

‘Probeer het bij de taxistandplaats,’ zeg ik. ‘Dat is aan de achterkant van het station.’

‘Aaah meneer! We hebben al een stuk of wat taxi's gevraagd. Die ene gast vraagt 120 euro, die andere 85. Ik heb nog vijftig euro.’

Mijn Uberklant komt niet opdagen. De twee jongens staan nog steeds met elkaar te overleggen. Ik zwaai naar ze.

Le Français n'est pas encore rentré dans la maison que l'application recommence à sonner. Une demande à quelques minutes d'ici. Deux hommes attendent devant un restaurant. Ce sont des collègues, un Néerlandais et un Danois. Ils doivent aller à Almere. Pour être honnête, j'avais espéré faire un court trajet, car je voulais rentrer chez moi après. Mais Almere... c'est une course qui va être onéreuse, alors j'accepte. Les deux hommes travaillent dans le domaine de la chimie. Ils abordent chaque détail de la vie au siège de leur entreprise. Après quelques minutes, j'abandonne l'espoir de pouvoir suivre leur conversation, je mets de la musique et profite de ce trajet sur une autoroute agréablement vide. Vingt-sept minutes plus tard, je suis plus riche de 31,55 euros. Je n'ai jamais autant gagné grâce à une course. Malheureusement, je ne charge personne pour retourner à Amsterdam et ma moyenne horaire s'élève donc à un peu plus de 30 euros. *Ça*, ce n'est encore une fois vraiment pas extraordinaire.

Lorsque je suis de retour à Amsterdam, sur le périphérique nord, il est une heure du matin et la ville est teintée de rouge. L'application commence à sonner. Un utilisateur commande un Uber depuis la gare d'Amsterdam-Central. En ce moment, le prix d'une course est 3,2 fois supérieur à la normale. Je ferais bien d'aller dormir. Un dernier trajet, me dis-je. Puis je retourne à la maison. En moins de dix minutes, j'arrive à la gare centrale. Le client a indiqué l'hôtel Victoria comme point de chargement, de l'autre côté d'Amsterdam-Central. C'est donc là-bas que je me gare.

Puis, un jeune homme vient frapper à ma fenêtre. Il porte un tee-shirt de l'Ajax. Je lui donne dix-sept ans, peut-être dix-huit, l'âge de mon fils.

« Tu es libre ? »

Je descends ma fenêtre jusqu'en bas.

« Non désolé, je suis un chauffeur Uber. »

« Uber... J'connais pas. Mais tu pourrais pas nous emmener moi et mon pote à IJmuiden ? »

« Allez voir à la station de taxis », leur dis-je. « Elle est derrière la gare. »

« Aaah monsieur ! On a déjà demandé à quelques taxis. Il y en a un qui veut 120 euros, l'autre 85. Il me reste 50 euros. »

Mon client Uber ne se manifeste pas et je vois que les deux jeunes sont toujours en train de réfléchir à une solution. Je leur fais signe.

‘Voor vijftig euro breng ik jullie wel.’

Het is de eerste keer dat ik doelbewust een overtreding bega. Alleen reguliere taxi's mogen mensen van straat oppikken. Maar schuldig voel ik me daar niet over. Ik heb medelijden met de jongens – en echt niet alleen omdat Ajax heeft verloren. Als mijn eigen zoon hier zou staan, zou ik wensen dat er een taxichauffeur was die de jongens naar huis wilde brengen. En bovendien heb ik zelf ook zo vaak zo op een station gestaan: de laatste trein gemist en de enige mogelijkheid om thuis te komen een peperdure taxi nemen of de nacht op het station doorbrengen om te wachten op de eerste ochtendtrein.

Ik drink een blikje Red Bull, dat ik voor noodgevallen in mijn handschoenenkastje heb liggen, en we gaan op weg. De eerste vijf minuten babbelen we wat over de wedstrijd van vanavond. Dan valt het gesprek stil. Ik zet de radio aan. Het begint te regenen.

Als ik om drie uur de A10 verlaat en het parkeerterrein bij NedTaxi op rij heb ik via Uber 172,49 euro verdiend plus nog eens vijftig euro zwart. Het is mijn beste dag tot nu toe en moe maar voldaan stap ik op mijn racefiets en rij over de Contactweg naar huis.

De Contactweg voert langs een bedrijventerrein, een spoortalud om te eindigen bij een volkstuincomplex. Er ligt een fietspad naast de rijbaan. Om drie uur 's nachts is dat fietspad aardedonker en verlaten. Daar komt bij: ik heb elf uur, bijna onafgebroken, gewerkt. Ik ben doodop. Het regent nog steeds. Mijn bril is beslagen.

Er ligt een dranghek dwars op het fietspad.

Maar ik zie het niet.

In de fractie van een seconde dat ik het ding opeens voor mijn neus zie opdoemen weet ik dat ik niks meer kan doen. Mijn stuur klapt dubbel en ik word gelanceerd.

Ik land op beide handen, en rol dan door op mijn rechterschouder.

« Pour 50 euros, je vous ramène. »

C'est la première fois que je commets délibérément une infraction. Seuls les taxis ordinaires sont autorisés à charger des personnes dans la rue. Mais je ne me sens pas fautif. J'éprouve de la compassion pour ces garçons — et pas seulement parce que l'Ajax a perdu. Si mon propre fils était à leur place, j'espérerais qu'un chauffeur de taxi accepte de les ramener à la maison. Qui plus est, je me suis déjà aussi retrouvé à attendre à la gare comme eux à de multiples reprises : avoir raté le dernier train et n'avoir pour unique solution que de rentrer chez soi en prenant un taxi hors de prix ou de passer la nuit à la gare en attendant le premier train du lendemain matin.

Je bois une canette de Red Bull, que j'ai laissée dans ma boîte à gants en cas d'urgence, et nous démarrons. Durant les cinq premières minutes, nous parlons un petit peu du match de ce soir. Puis la discussion s'arrête. J'allume la radio. Il commence à pleuvoir.

Quand je quitte l'A10 et entre dans le parking de NedTaxi vers trois heures, j'ai gagné 172,49 euros grâce à Uber et 50 euros supplémentaires en noir. C'est ma journée la plus rentable jusqu'à présent. Fatigué, mais satisfait, j'enfourche mon vélo de course et emprunte la Contactweg pour rentrer chez moi.

La Contactweg longe d'abord une zone industrielle, puis un remblai de la voie ferrée et enfin un ensemble de jardins ouvriers. À côté de la chaussée se trouve une piste cyclable qui, à trois heures du matin, est déserte et plongée dans l'obscurité totale. À cela s'ajoute que j'ai travaillé durant onze heures, quasiment sans interruption. Je suis claqué. La pluie continue de tomber. Mes lunettes sont embuées.

Une barrière de police est posée en plein milieu de la piste cyclable.

Mais je ne la vois pas.

Pendant la fraction de seconde où je distingue tout à coup que la barrière se profile juste devant moi, je comprends que je ne saurais plus rien faire pour l'éviter. Mon guidon se plie en deux et je suis propulsé.

J'atterris sur mes deux mains et roule ensuite sur mon épaule droite.

Mijn handen liggen open. Mijn jas is gescheurd bij mijn rechterelleboog. Ik heb een stekende pijn in mijn schouder. Het voorwiel van mijn fiets is aan gort.

Ik kan er weinig anders van maken dan dat iemand doelbewust het dranghek op het fietspad heeft gelegd om een ongeluk te veroorzaken. Er wordt nergens aan de weg gewerkt, er zijn nergens anders hekken te bekennen. Het ligt op de donkerste plek van het fietspad, dwars op het pad. Stel je voor dat je hier met een scooter had gereden, dan was het nog veel akeliger afgelopen. Ik sleep het hek van het pad af, laat mijn fiets achter en terwijl ik naar huis strompel, bel ik de politie. Die kunnen weinig doen. Ze beloven een auto op de plek des onheils langs te sturen om het hek te verwijderen.

Twee dagen later probeer ik weer te rijden, maar het gaat niet. Ik kan door de pijn in mijn schouder nauwelijks meer schakelen. Een paar dagen later probeer ik het nog een keer, met hetzelfde resultaat. Mijn fysiotherapeut denkt dat het wel weken kan gaan duren eer ik weer de oude ben.

Er rest me weinig dan mijn contract met NedTaxi voorlopig maar op te zeggen – het heeft geen zin om elke week 250 euro te betalen als ik niet kan rijden.

Na twee weken de Uberapp niet aangeraakt te hebben, krijg ik enkele – uiteraard geautomatiseerde – sms'jes van Uber: dat het is opgevallen dat ik al een tijdje niet meer actief ben en of er problemen zijn.

Dank voor jullie berichten.

sms ik terug.

Ja, ik heb een probleem. Ik ben ziek.

Daarna stoppen de sms'jes van Uber.

Mes mains sont ouvertes. Ma veste est déchirée au niveau du coude droit. J'ai une douleur lancinante à l'épaule. La roue avant de mon vélo est complètement cassée.

Je ne peux m'empêcher de penser que quelqu'un a volontairement placé la barrière de sécurité sur la piste cyclable pour provoquer un accident. Il n'y a pas de travaux dans les environs et je ne vois aucune autre barrière. De plus, elle se trouve à l'endroit le plus sombre de la piste, en plein milieu du chemin. Imaginez l'accident si quelqu'un était passé par ici en scooter. Les conséquences auraient été encore plus graves. J'écarte la barrière du chemin, abandonne mon vélo et pendant que je rentre péniblement chez moi, j'appelle la police. Ils ne peuvent pas faire grand-chose. Ils me promettent d'envoyer une voiture à l'endroit de l'accident pour enlever la barrière.

Deux jours plus tard, je tente de recommencer à rouler, mais j'en suis incapable. À cause de ma douleur à l'épaule, j'arrive à peine à changer les vitesses. Quelques jours après, je réessaye, mais le résultat est le même. Mon kinésithérapeute estime que je vais devoir peut-être attendre plusieurs semaines avant d'être rétabli.

Il ne me reste qu'à suspendre momentanément mon contrat avec NedTaxi, car payer 250 euros par semaine est inutile si je ne peux pas conduire.

Après avoir passé deux semaines sans toucher à l'application Uber, je reçois quelques textos, automatiques bien entendu, de leur part : ils ont remarqué que je n'étais plus actif depuis un moment et me demandent si j'ai un problème.

Merci pour vos messages.

leur renvoyé-je.

Oui, j'ai un problème. Je suis malade.

Ensuite, les textos d'Uber s'arrêtent.



## Dronkenlappen

In de weken die volgen rij ik steeds vaker 's nachts. Mijn favoriete tijdstip is wanneer de stoplichten uitgaan, zo ergens rond een uur of twee, drie. Je kunt dan heerlijk doorrijden, taxi's zijn zo'n beetje het enige verkeer op de weg. Het mag dan aangenaam rijden zijn, de passagiers worden onaangenaam. Tussen elf uur 's avonds en drie uur 's ochtends is 95 procent van de passagiers dronken. Na drieën begint voor de meesten de roes alweer een beetje weg te trekken.

Een oproep vanaf het Rokin, waar je nergens stil kan staan. Maar het is middernacht en gelukkig is net die ene laad- en losplek op het Rokin vrij. Ellis belt en vraagt waar ik ben. Ik leg uit waar op het Rokin ik sta. Ellis belt nog een keer. En nog een keer. De vijf minuten verplichte wachttijd zijn verstreken en ik sta op het punt te annuleren wanneer er twee Engelsen instappen. Vader en zoon. Anthony en Ellis.

Anthony: 'Wergnonagotodemekurotel.'

Ik: 'Excuse me?'

Anthony: 'Wergnonagotodemekurotel.'

Ik: 'Sorry?'

Ellis: 'We are going to the Mercure Hotel.'

Anthony: 'Howmanyeurosissithotelfromhere?'

Ik: 'Say again?'

Anthony: 'Howmanyeurôôzzissitgoingcost?'

Ik: 'Ja, dat weet ik niet, hè. Dat bepaalt Uber.'

Ellis: 'That's fine mate, don't worry.'

## Les clients ivres

Les semaines suivantes, je travaille de plus en plus souvent la nuit. Le moment où je préfère conduire est lorsque les feux de signalisation s'éteignent, c'est-à-dire aux environs de deux ou trois heures du matin. On peut alors continuer à rouler agréablement, il n'y a quasiment que des taxis sur la route. Cependant, même si la conduite est agréable, les passagers, eux, le sont de moins en moins. Entre vingt-trois heures et trois heures du matin, 95 pour cent des clients sont saouls. Après trois heures, la plupart commencent déjà un peu à dessaouler.

Un appel depuis le Rokin, là où il n'y a aucun endroit pour s'arrêter. Mais il est minuit et par chance, la seule zone réservée au chargement et au déchargement sur le Rokin est justement libre. Ellis me téléphone et me demande où je suis. Je lui explique où je me trouve. Ellis m'appelle une deuxième fois. Puis une troisième fois. Les cinq minutes d'attente obligatoire sont écoulées et je suis sur le point d'annuler quand deux Anglais montent dans la voiture. Père et fils. Anthony et Ellis.

Anthony : « *Wergnonagotodemekurotel.* »

Moi : « *Excuse me<sup>27</sup>?* »

Anthony : « *Wergnonagotodemekurotel.* »

Moi : « *Sorry<sup>28</sup>?* »

Ellis : « *We are going to the Mercure Hotel<sup>29</sup>.* »

Anthony : « *Howmanyeurosissithotelfromhere?* »

Moi : « *Say again<sup>30</sup>?* »

Anthony : « *Howmanyeurôôôzzissitgoingcost?* »

Moi : « Heu, ça, je ne sais pas. C'est Uber qui le détermine. »

Ellis : « *That's fine mate, don't worry<sup>31</sup>.* »

---

<sup>27</sup> « Excusez-moi ? » (N.d.l.T.)

<sup>28</sup> « Pardon ? » (N.d.l.T.)

<sup>29</sup> « Nous allons à l'hôtel Mercure » (N.d.l.T.)

<sup>30</sup> « Répète un peu. » (N.d.l.T.)

<sup>31</sup> « T'en fais pas mec, c'est pas grave. » (N.d.l.T.)

Anthony: 'Wazzyouname?'

Vader en zoon komen uit Liverpool. Anthony is ladderzat. Het overkomt me niet zo vaak dat iemand totaal onverstaanbaar is, maar aan het gebrabbel van de man kan ik echt geen touw vastknopen:

Wodoyusprt? – Who do you support? – oftewel: voor welk voetbalteam ben ik.

Youknowigodamostronoverbyatran! – You know, I got almost run over by a tram! – oftewel: ik ben net bijna onder een tram gekomen.

Ayeyoublondi? – Are you a blondie? – Oftewel: ben ik blond (en dan begint Anthony over mijn hoofd te aaien).

Wadhoteyougto – What hotel are you going to? – Oftewel: naar welk hotel breng je ons?

We krijgen onenigheid over waar we naartoe gaan. Fuck dit, fuck dat. Bloody zus, bloody zo. De app vermeldt het Mercure Hotel bij Station Sloterdijk. Beiden vinden dat het wel ver rijden is. Ze herkennen de omgeving niet. Zoon heeft wel Mercure Hotel ingetoetst op de app, maar niet nagedacht over welk Mercure Hotel. Ze zijn vijf Mercure Hotels in Amsterdam. We arriveren bij het Mercure op Sloterdijk.

Anthony: 'Dizzitnotourhotel.'

Ik loop mee naar binnen. We overleggen met de receptionist. Die kan uitzoeken waar vader en zoon zijn ingecheckt. Dat blijkt het Mercure in Overamstel te zijn, aan de andere kant van de stad.

'Fukked it.'

Ik zeg dat ik ze wel naar het andere Mercure wil brengen. Dat is niet nodig. Anthony drukt me vijf euro fooi in handen en begint dan nogmaals aan mijn haar te frunniken.

Anthony : « *Wazzyouname?* »

Père et fils viennent de Liverpool. Anthony est ivre mort. Je n'ai pas si souvent affaire à quelqu'un de totalement incompréhensible, mais à cause de son charabia, je ne comprends vraiment rien.

*Wodoyusprt?* — *Who do you support?* — Autrement dit : de quelle équipe de football suis-je supporter ?

*Youknowigodamostroverbyatran!* — *You know, I got almost run over by a tram!* — Autrement dit : j'ai failli me faire écraser par un tram.

*Ayeyoublondi?* — *Are you a blondie?* — Autrement dit : suis-je blond (puis Anthony commence à me caresser la tête).

*Wadhoteyougto* — *What hotel are you going to?* — Autrement dit : tu nous emmènes à quel hôtel ?

Nous ne sommes pas d'accord sur l'endroit où nous nous rendons. *Fuck*<sup>32</sup> ceci, *fuck* cela. *Bloody*<sup>33</sup> elle, *bloody* lui. L'application mentionne l'hôtel Mercure près de la gare d'Amsterdam-Sloterdijk. Tous deux trouvent que le trajet est trop long. Ils ne reconnaissent pas les alentours. Le fils a bien entré l'hôtel Mercure dans l'application, mais n'a pas réfléchi à quel hôtel Mercure en particulier. Il y en a cinq à Amsterdam. Nous arrivons au Mercure près de Sloterdijk.

Anthony : « *Dizzitnotourhotel.* »

Je les accompagne à l'intérieur. Nous discutons avec le réceptionniste. Celui-ci peut regarder où le père et le fils sont enregistrés. Il s'agit en fait du Mercure d'Overamstel, à l'autre bout de la ville.

« *Fukkedit.* »

Je leur dis que je veux bien les emmener à l'autre hôtel Mercure. Ce n'est pas nécessaire. Anthony me glisse 5 euros de pourboire dans la main et recommence à tripoter mes cheveux.

---

<sup>32</sup> Merde (N.d.l.T.)

<sup>33</sup> Putain (N.d.l.T.)

De meeste drinkers zijn ervan overtuigd dat ze een stuk gezelliger worden met een paar drankjes op. Dat denk ik zelf ook. Je praat makkelijker, je wordt lossier, je remmingen verdwijnen. Als je zelf aangeschoten bent, dan vind je het ook fijn om met andere aangeschoten mensen om te gaan. Sterker, dan vind je de mensen die niet drinken maar saaie pieten. Maar nu ik zelf de saaie piet ben en zo'n beetje gespecialiseerd raak in het vervoeren van dronkenlappen begin ik anders tegen alcoholgebruik aan te kijken. Elke avond zit er wel iemand met drank achter de kiezen ongevraagd aan me. Dat kan een onbedoelde aanraking zijn, veroorzaakt door een verstoorde lichaamsbalans. Of het kan bedoeld zijn, een omhelzing, een hand op je arm. Het is niet dat ik daar nou zo mee zit, ik zie het eigenlijk toch als een gebaar van goede wil, van intimiteit, maar ik vraag me wel af: doe ik dat ook?

Sommige mensen hebben geen goede dronk. Je hebt de agressieve, obstinate mannen. Dat is duidelijk. Hoe vervelend, en bedreigend die ook zijn, ze komen niet 'dichtbij'. Dat is anders als iemands waardigheid in het geding komt, als je – plaatsvervangende – schaamte voelt.

Voor restaurant De Gouden Reael staat een ouder echtpaar met hun volwassen dochter. De vrouw heeft een Uber besteld voor haar ouders. Zelf is ze op de scooter. Ik stap uit en houd de deur open voor het echtpaar. De moeder, elegant gekleed in een lange kameelharen jas, hapert bij het instappen. Ik steek haar een hand toe, die ze aanvaardt.

'Mijn ouders moeten naar het station,' zegt de dochter terwijl ze haar scooter start. 'Zorg je goed voor ze?'

'Komt goed,' roep ik vrolijk.

De man stapt voorin.

'Waar gaan we heen?' vraagt de vrouw vanaf de achterbank. Ze kan met moeite uit haar woorden komen.

'Naar huis,' zegt de man.

'Ik wil niet naar huis, niet met jou,' zegt de vrouw. 'We moeten de trein halen,' zegt ze, het woord nu tot mij richtend. 'De laatste trein gaat om één uur.'

La plupart des buveurs d'alcool sont convaincus qu'ils sont nettement plus sociables une fois qu'ils ont bu quelques verres. Je suis du même avis. On parle plus facilement, on se lâche davantage, on se décoince. Quand on est soi-même pompette, on trouve amusant d'être entouré d'autres personnes également éméchées. Pire, on traite alors ceux qui ne boivent pas de rabat-joie. Mais maintenant que je suis moi-même le rabat-joie et que je suis plus ou moins spécialisé dans le transport des personnes ivres, je commence à voir la consommation d'alcool d'un autre œil. Chaque soir, au moins une personne éméchée me touche sans permission. Il peut arriver qu'elle me frôle involontairement à cause d'une perte d'équilibre. Ou bien le contact peut être délibéré : une étreinte, une main sur le bras. Ce n'est pas que cela me dérange, je les considère comme des gestes de bonne volonté, d'intimité, mais je me demande quand même : est-ce que j'agis également de cette manière ?

Certains n'ont pas l'alcool joyeux. Il y a les agressifs, les obstinés. Évidemment. Aussi désagréables et menaçants soient-ils, ils ne « m'approchent » pas. C'est différent lorsque la dignité de quelqu'un est compromise, quand on se sent honteux à leur place.

Devant le restaurant De Gouden Reael se trouve un couple d'âge mûr accompagné de sa fille adulte. Celle-ci a commandé un Uber pour ses parents. Elle, elle se déplace en scooter. Je sors de la voiture et tiens la porte au couple. La mère, élégamment vêtue d'un long manteau en poil de chameau, chancelle en montant. Je lui tends ma main, qu'elle accepte.

« Mes parents doivent se rendre à la gare », me dit leur fille en démarrant son scooter. « Tu prends bien soin d'eux ? »

« Pas de souci », crié-je gaiement.

L'homme prend place à l'avant.

« Où allons-nous ? », demande la dame depuis la banquette arrière. Elle a du mal à trouver ses mots.

« À la maison », lui répond son mari.

« Je ne veux pas retourner à la maison, pas avec toi », lui dit-elle. Elle s'adresse ensuite à moi : « Nous avons un train à prendre. Le dernier part à une heure. »

‘Dat moet wel lukken,’ zeg ik met een glimlach. Het is elf uur.

‘Neeheeee, je moet doorrijden. Anders missen we de trein.’

‘Karin!’ De man verheft zijn stem. ‘Hou op!’

De vrouw begint in zichzelf te brabbelen, ik kan haar niet verstaan. Een paar minuten later zijn we bij het station. Ze stappen uit. De vrouw wankelt opnieuw.

‘Waar is je tas?’ vraagt de man op een beschuldigende toon aan zijn vrouw.

Ik doe de binnenverlichting aan. Geen tas op de achterbank. Ik bied aan terug te rijden. ‘Laten we dat dan maar doen,’ zegt de man.

‘M-m-m-maak je niet druk,’ zegt de vrouw. ‘Vroeger was het beter daar, in dat restaurant. Hoe heet het ook alweer.’

De man geeft geen antwoord. Ik durf niks te zeggen.

Bij De Gouden Reael aangekomen gaat de man naar binnen. ‘Blijf jij maar zitten,’ zegt hij tegen zijn vrouw.

‘Vroeger was het beter... het eten,’ zegt zij. En even later: ‘We moeten de trein halen.’

Ik zeg niks.

Als ik ’s avonds in bed lig, en de slaap niet kan vatten komt er een herinnering boven.

Ik zal zestien geweest zijn. Klaas, de vader van mijn eerste vriendinnetje zou met collega’s van zijn bedrijf op de Noordzee gaan vissen. En Klaas vroeg of ik hem wilde vergezellen. Ik had nog nooit van mijn leven een vis gevangen, maar ik vond het wel avontuurlijk klinken: vissen op de Noordzee. Ik had met Klaas geen bijzonder goede band. Ik wist nooit goed wat ik tegen hem moest zeggen, en hij ook niet tegen mij. Misschien was dit zijn poging om daar iets aan te veranderen, om een band met mij te smeden. Hoe dan ook, het voorstel werd gepresenteerd als een cadeau en ik had niet het gevoel dat ik kon weigeren.

« On devrait y arriver », lui fais-je savoir en souriant. Il est onze heures.

« Noooooon, tu dois accélérer. Sinon, on va rater le train. »

« Karin ! » L'homme élève la voix. « Tais-toi ! »

La dame commence à marmonner, je ne comprends pas ce qu'elle dit. Quelques minutes plus tard, nous arrivons à la gare. Ils sortent de la voiture. Elle titube de nouveau.

« Où est ton sac ? » demande l'homme à sa femme sur un ton accusateur.

J'allume l'éclairage intérieur. Pas de sac sur la banquette arrière. Je propose de faire demi-tour. « Et bien faisons cela alors », dit-il.

« N-n-n-ne t'en fais pas » déclare la dame. « Avant, c'était mieux là-bas, dans ce restaurant. Comment est-ce qu'il s'appelle déjà ? »

L'homme ne répond pas. Je n'ose rien dire.

Une fois que nous sommes arrivés à De Gouden Reael, l'homme se rend à l'intérieur. « Reste ici », lui ordonne-t-il.

« Avant, c'était meilleur... la nourriture », déclare-t-elle. Puis plus tard : « Nous devons prendre le train. »

Je ne dis rien.

Le soir, alors que je suis dans mon lit et que je n'arrive pas à trouver le sommeil, un souvenir me revient.

Je devais avoir seize ans. Klaas, le père de ma première petite amie, avait prévu d'aller à la mer du Nord pour pêcher avec des collègues de travail. Et il me proposa de l'accompagner. Je n'avais encore jamais attrapé de poisson de ma vie, mais je trouvais l'excursion assez aventureuse : pêcher dans la mer du Nord. Je n'étais pas spécialement proche de Klaas. Je ne savais jamais vraiment quoi lui dire, et lui non plus. Cette invitation était peut-être son moyen à lui d'améliorer la situation, de tisser des liens avec moi. Quoi qu'il en soit, la proposition avait été présentée comme un cadeau et j'avais l'impression que je ne pouvais pas refuser.



Met twee collega's reden we naar Scheveningen. Daar scheepten we met een man of dertig in op een verbouwde kotter. Zodra we buitengaats waren, wist ik dat ik een grote fout had gemaakt. Aan land had het weer er aantrekkelijk uitgezien: blauwe luchten met hier en daar een paar overdrijvende wolken. Op zee bleek er echter een stevige wind te staan die de golven hoog opstuwde. Het schip begon te deinen en al snel te stampen en te slingeren. Mijn maag draaide om en een halfuur nadat we waren uitgevaren kwam mijn ontbijt eruit.

Klaas stond ondertussen al in het vooronder te zuipen.

Rond het middaguur werd daar de lunch, broodjes bal met patat, geserveerd. Klaas liet de lunch aan zich voorbijgaan. Tevreden stond hij aan de baar met een kopstootje voor zich. Ik liet de lunch ook aan me voorbijgaan. Na een paar patatjes moest ik alweer naar boven rennen, om de rest van de dag over de reling te hangen.

Tegen een uur of drie legden we weer aan.

Klaas werd door zijn twee collega's van boord gehesen.

Op de terugweg zat ik samen met hem achter in de auto van een van de collega's.

'De zee was wild, Jeroen,' stamelde hij. 'De zee was wild.'

Keer op keer met dubbele tong: 'De zee was wild.'

Ik dacht: is dit de vader van mijn geliefde?

Ik schaamde me. Ik wil maar één ding: verdwijnen. Bij een stoplicht ergens in Den Haag wilde ik uit de auto springen, maar natuurlijk deed ik dat niet.

Nous avons pris la route en direction de Scheveningen avec deux de ses collègues. Là-bas, nous avons embarqué avec un homme d'une trentaine d'années sur un cotre rénové. Dès que nous avons commencé à naviguer, j'ai compris que j'avais commis une énorme erreur. Depuis la terre ferme, le temps m'avait semblé agréable : un ciel bleu avec quelques gros nuages çà et là. Par contre en mer, le vent était violent et stimulait terriblement les vagues. Le bateau se mit à balancer et, rapidement, à tanguer et à être agité. Mon estomac se retourna et après une demi-heure en mer, je remis mon petit-déjeuner.

Pendant ce temps, Klaas picolait déjà à l'avant du cotre.

Vers midi, le déjeuner fut servi : des *broodjes bal*<sup>34</sup> avec des frites. Klaas passa son tour. Satisfait, il s'installa à la barre avec un *kopstoot*<sup>35</sup> devant lui. Je passai également mon tour. Après quelques frites, je dus de nouveau courir au-dessus de l'eau et passai le reste de la journée appuyé contre la rambarde.

Nous avons accosté vers quinze heures.

Klaas fut porté hors du bateau par ses deux collègues.

Sur le chemin du retour, j'étais assis avec lui à l'arrière de la voiture d'un de ses collègues.

« La mer était déchaînée, Jeroen », bredouillait-il. « La mer était déchaînée. »

Encore et encore, en bafouillant : « La mer était déchaînée. »

Je me suis dit : est-ce le père de ma petite amie ?

J'avais honte. Je ne souhaitais qu'une seule chose : disparaître. À un feu rouge à Den Haag, j'eus envie de sauter hors de la voiture, mais je ne le fis pas, évidemment.

---

<sup>34</sup> Sandwichs aux boulettes de viande hachée (N.d.l.T.).

<sup>35</sup> Une bière accompagnée d'un verre à shot de genièvre (N.d.l.T.).

We werden voor de deur van Klaas' huis afgezet. Toen hij uitstapte stond hij op zijn benen te zwaaien – precies zoals de elegant geklede vrouw van vanavond. Mijn vriendin had ons vanuit de woonkamer aan zien komen rijden. Ze stormde naar buiten en begon met beide vuisten op hem in te slaan. Klaas viel op de grond, zijn bril zakte van zijn neus. Ze trapte hem. Ze ranselde op zijn buik. Ik moest haar van hem aftrekken. Het was niet de eerste keer dat ze dit meemaakte. Klaas werd wel vaker in kennelijke staat thuis afgeleverd. Maar dit keer had ik het gezien en dat maakte dat ze zich tot op het bot door hem vernederd voelde.

En nu zie ik avond aan avond dit soort trieste figuren: mannen, en een enkele keer een vrouw, die hun waardigheid verliezen. Die brabbelen, waggelen en omvallen.

Ik drink een stuk minder.

Le collègue nous déposa devant la porte de la maison de Klaas. Lorsqu'il descendit, il chancela sur ses jambes, exactement comme la dame élégamment vêtue de ce soir. Ma copine nous avait vus arriver depuis le salon. Elle se précipita dehors et commença à lui donner des coups de poing. Klaas s'écroula, ses lunettes tombèrent de son nez. Elle lui donna des coups de pied. Elle le roua de coups au niveau du ventre. Je dus l'écarter de lui. Ce n'était pas la première fois qu'elle assistait à cela. Klaas était souvent ramené chez lui dans cet état. Mais cette fois, j'en avais été témoin et elle s'est sentie profondément humiliée.

Et maintenant, soir après soir, je suis confronté à ces tristes cas de figure : des hommes, et à l'occasion une femme, qui perdent leur dignité. Qui bafouillent, titubent et tombent.

Je bois maintenant beaucoup moins.

## Een dodelijk ongeval

Op 31 maart 2017, even voor halfacht 's ochtends, stapte Mare Welkers op haar rode Gazelle die geparkeerd stond voor de deur van haar huis in de Molukkenstraat in Amsterdam-Oost. Bij de Balistraat stak ze de weg over en daar werd ze aangereden door een donkerblauwe Toyota Auris. Mare was op weg naar haar werk. Een paar weken eerder was ze begonnen aan haar eerste baan: invaljuf bij groep 1 en 2 van basisschool De Kleine Kapitein in Oost. Mare werd naar het AMC gebracht, waar ze een paar uur later aan haar verwondingen overleed.

Mare Welkers was 22 jaar.

De Uberchauffeur die haar doodreed was 21.

De ouders van Mare, Bert Welkers en Monique Okkerse, nemen contact met mij op. Ze doen dat omdat ze een artikel van mij in *de Volkskrant* hebben gelezen. In dat artikel, een eerste aanzet voor dit boek, vertel ik over mijn leven als Uberchauffeur. Ik schrijf over lange dagen, een leven dat geregeerd wordt door een app en magere verdiensten. We wisselen een paar e-mails uit. Ik vertel ze dat ik een boek aan het schrijven ben. Monique vraagt zich af of veiligheid ook een thema in dit boek gaat worden. Ik antwoord dat ik daar nog niet zo bij had stilgestaan.

Waarom eigenlijk niet, vraag ik me af.

Elke keer als Uberchauffeurs de afgelopen maanden met hun app pronkten en me lieten zien hoeveel uren ze per dag hadden gewerkt, dacht ik: wat een treurig leven. Tien, elf, twaalf uur per dag online, en dat dagen achtereen, was de regel – niet de uitzondering. Ik dacht: elke dag weer jezelf afjakkeren voor zo weinig geld. Wat een slavenwerk. Wat ik niet dacht was: wat gevaarlijk.

## Un accident mortel

Le 31 mars 2017, peu avant sept heures et demie du matin, Mare Welkers monta dans sa Gazelle rouge qui était garée devant la porte de sa maison dans la Molukkenstraat, à l'est d'Amsterdam. Dans la Balistraat, elle traversa la route et fut percutée par une Toyota Auris bleu foncé. Mare se rendait au travail. Quelques semaines plus tôt, elle avait commencé son premier emploi : institutrice remplaçante pour les élèves de maternelle de l'école De Kleine Kapitein, à l'est d'Amsterdam. Mare fut emmenée à l'hôpital AMC où elle succomba à ses blessures quelques heures plus tard.

Mare Welkers avait 22 ans.

Le chauffeur Uber qui l'a renversée avait 21 ans.

Les parents de Mare, Bert Welkers et Monique Okkerse, me contactent après avoir lu un de mes articles dans le quotidien *de Volkskrant*. Dans cet article, qui constitue une première ébauche de ce livre, je raconte ma vie en tant que chauffeur Uber. Je parle des longues journées, d'une vie régie par une application et des maigres revenus. Nous échangeons quelques e-mails. Je leur explique que je suis en train d'écrire un livre. Monique se demande si la sécurité sera également un thème abordé dans ce livre. Je lui réponds que je ne m'étais pas encore vraiment penché là-dessus.

À vrai dire, je me demande pourquoi.

Ces derniers mois, à chaque fois que mes collègues se vantaient et me montraient sur leur application combien d'heures par jour ils avaient travaillé, je me disais : quelle triste vie. Rester dix, onze, douze heures en ligne par jour, et ce plusieurs jours d'affilée, était la règle et non pas l'exception. Je me disais : s'éreinter chaque jour pour gagner si peu d'argent. Quelle exploitation. Je ne pensais toutefois pas à la dangerosité de ce mode de vie.

De wet, om precies te zijn het Arbeidstijdenbesluit, schrijft voor dat taxichauffeurs dagelijks tien uur aaneengesloten rust moeten nemen. Oftewel dat ze veertien uur mogen werken. Verder zijn er voorschriften over onder meer verplichte pauzes en wekelijkse rust. De boordcomputer, die in elke taxi verplicht is, houdt de rij- en rusttijden bij. Het ILT controleert of taxichauffeurs zich aan de voorschriften houden. Ik ben in het afgelopen halfjaar nooit gecontroleerd.

In die periode heb ik twee keer een bijna-ongeluk gehad. Eenmaal reed een Car2Go-huurauto pontificaal de voorrangsweg op waar ik op reed. Alleen door boven op mijn rem te gaan staan kon ik een ongeluk vermijden. De andere keer reed ik bijna een racefietser aan toen ik jubilerende corpsmeisjes ophaalde bij café Wildschut. Die twee incidenten gebeurden niet nadat ik er tien uur achter het stuur op had zitten. Gelukkig niet. Want ik denk dat als die twee bijna-ongelukken hadden plaatsgevonden aan het eind van een tienurige werkdag, het wellicht minder goed was afgelopen. De keren dat ik zoveel uur achter elkaar in mijn taxi had gezeten, was ik afgepeigerd. Ik merkte die moeheid vooral aan mijn humeur, maar het zal ook zeker mijn rijvaardigheid hebben beïnvloed. En ik heb jaren rijervaring. Als ik al concentratieproblemen krijg, hoe verantwoord is het dan om jongens die net een paar jaar hun rijbewijs hebben, dagen achterelkaar tien tot twaalf uur te laten werken?

Dat is niet verantwoord, vinden de ouders van Mare. En daarover willen ze mij spreken. Bert en Monique wonen in een fraai verbouwd pand aan een rustige gracht in Gouda. De naam van Mare staat nog op de voordeur. Haar foto prijkt op het aanrecht.

Bert, Monique en hun dochter Jip hebben contact met mij gezocht omdat ze iets willen ‘agenderen’, zoals ze het zelf noemen. Het gaat ze er niet om een schuldige aan te wijzen. Ze houden hun verdriet voor zichzelf. Wat ze willen is aandacht voor het taxibeleid – dat niet deugt – en voor een bedrijf – Uber – dat in hun ogen zijn maatschappelijke verantwoordelijkheid niet neemt.

La loi, et pour être plus précis l'arrêté relatif à la durée de travail, stipule que les chauffeurs de taxi doivent se reposer dix heures d'affilée par jour. Autrement dit, ils sont autorisés à travailler quatorze heures. L'arrêté définit aussi d'autres règles concernant notamment les pauses obligatoires et le temps de repos hebdomadaire. Le tableau de bord, qui est requis dans tous les taxis, enregistre les temps de conduite et de repos. L'ILT vérifie que les chauffeurs de taxi respectent les dispositions. Au cours de ces six derniers mois, je n'ai jamais été contrôlé.

Durant cette période, j'ai failli faire deux accidents. La première fois, une voiture de location Car2Go roulait sans aucune gêne sur la voie réservée aux taxis. C'est seulement en bondissant sur la pédale de frein que j'ai pu éviter l'accident. La fois suivante, j'ai failli écraser un cycliste alors que j'allais chercher des membres d'une sororité qui fêtaient un anniversaire au café Wildschut. Ces deux incidents n'ont pas eu lieu après dix heures de conduite. Fort heureusement. Parce que je pense que s'ils avaient eu lieu à la fin d'une journée de dix heures de travail, l'issue aurait peut-être été tragique. Les fois où j'étais resté autant d'heures derrière le volant de mon taxi, j'étais claqué. Je remarquais surtout cette fatigue à cause de mon humeur, mais elle aura probablement influencé ma conduite également. Et j'ai des années d'expérience. Si je commence moi-même à éprouver des problèmes de concentration, comment peut-il être responsable de laisser conduire dix à douze heures par jour, plusieurs jours d'affilée, des jeunes qui n'ont leur permis de conduire que depuis quelques années ?

Les parents de Mare estiment que ce n'est pas responsable. Et c'est de cela qu'ils veulent me parler. Bert et Monique vivent dans un immeuble magnifiquement rénové au bord d'un canal paisible à Gouda. Le nom de Mare est toujours présent sur la porte d'entrée. Sa photo trône sur le plan de travail.

Bert, Monique et leur fille Jip m'ont contacté, car ils désirent « inscrire quelque chose à l'ordre du jour » comme ils appellent ça. Leur but n'est pas de désigner un coupable. Ils gardent leur chagrin pour eux. Ce qu'ils souhaitent, c'est attirer l'attention sur la réglementation relative aux services de taxis — qui est inadéquate — et sur une entreprise — Uber — qui, à leurs yeux, n'assume pas sa responsabilité sociale.



Afgaand op het politierapport is dit wat er waarschijnlijk is gebeurd op de ochtend van 31 maart 2017. De chauffeur reed op de Molukkenstraat, haalde een bus die op een halte stond in, was daardoor op de verkeerde helft van de weg en reed toen met een snelheid van 52 km/uur Mare aan. Mare kwam van rechts. De boordcomputer van de taxi was kapot en dus valt er niet met zekerheid te zeggen of de chauffeur het Arbeidstijdenbesluit heeft overtreden. Maar uit de verhoren en de analyse van zijn telefoon is naar voren gekomen dat de jongen de voorgaande 24 uur twee keer ongeveer vier uur had gerust. Ook had hij achttien uur eerder een joint gerookt – een selfie waarop hij met zijn ‘zuen’ op het Weerwaterplein in Almere staat is op zijn telefoon gevonden. Hij had geen passagier in de auto et was ook niet op weg naar en klant.

Vooraf de laatste zit Bert en Monique dwars. Ze concluderen dat de jongen dus maar doelloos rondjes aan het rijden was. En natuurlijk is hij niet de enige taxichauffeur die dat deed – of doet. Elke dag rijden er honderden, misschien wel duizenden Uberchauffeurs door de stad zonder dat ze een klant hebben of op weg naar een klant zijn. Ik zelf heb het ook eindeloos gedaan.

‘Die auto’s zouden stil moeten staan,’ stelt Bert. ‘Dankzij Uber is de toename van het aantal taxi’s in Amsterdam enorm. De chauffeurs zijn veelal jonge mensen met weinig rijervaring. \* En die laat je dan uren doelloos door de stad rijden. Dat kan niet goed zijn voor de verkeersveiligheid.’

‘Bij geen enkel autoverhuurbedrijf kun je een auto huren als je jonger bent dan 24,’ zegt Monique. ‘Maar bij Uber sturen ze jongens van 21 tien uur of meer per dag de weg op. Weet je, ik heb medelijden met die jongen die Mare heeft doodgereden. Die heeft voor de rest van zijn leven een trauma.’

Ik werp tegen dat Uber zich precies aan de wet houdt.

\*Uit een enquête die Uber in april van 2018 door het onderzoeksbureau Ipsos heeft laten uitvoeren, blijkt dat de gemiddelde leeftijd van Uberchauffeurs 40,8 jaar is. Het grootste gedeelte (71 procent) bevindt zich, aldus Uber, in de leeftijdscategorie 25-54 jaar.

D'après le rapport de police, voici ce qu'il s'est vraisemblablement passé le matin du 31 mars 2017. Le chauffeur roulait dans la Molukkenstraat, dépassa un bus qui était s'était arrêté à un arrêt, se trouvait donc du mauvais côté de la route et renversa Mare à une vitesse de 52 km/h. Mare venait de la droite. Le tableau de bord du taxi était cassé. Il n'est donc pas possible d'affirmer avec certitude que le conducteur a enfreint l'arrêté relatif à la durée de travail. Toutefois, l'interrogatoire mené ainsi que l'analyse de son portable ont révélé que le jeune homme s'était reposé deux fois pendant environ quatre heures au cours des vingt-quatre dernières heures et qu'il avait fumé du cannabis dix-huit heures plus tôt. En effet, les policiers ont trouvé sur son portable un selfie sur lequel il pose avec son « joint » sur la Weerwaterplein à Almere. Aucun passager n'était dans son véhicule et il n'était pas en route pour charger un client.

C'est ce dernier détail qui contrarie surtout Bert et Monique. Ils en concluent que le jeune homme faisait donc des tours inutiles dans la ville. Et évidemment, il n'est pas le seul chauffeur de taxi à l'avoir fait — ou à le faire. Chaque jour, des centaines, voire peut-être des milliers de chauffeurs Uber roulent dans la ville sans avoir de client dans leur voiture ou sans être en route pour aller en charger un. Je l'ai également fait à de nombreuses reprises.

« Ces voitures devraient rester à l'arrêt », affirme Bert. « À cause d'Uber, l'augmentation du nombre de taxis qui circulent à Amsterdam est considérable. Les conducteurs sont pour la plupart des jeunes qui ont peu d'expérience de conduite. \* Et on les laisse rouler inutilement dans la ville pendant des heures. Ça ne peut que porter préjudice à la sécurité routière. »

« Dans toutes les sociétés de location de voiture, les moins de 24 ans ne peuvent en aucun cas louer une voiture », déclare Monique. « Mais chez Uber, ils envoient des jeunes de 21 ans sur la route pendant dix heures ou plus par jour. Je plains le jeune homme qui a renversé Mare, savez-vous. Il devra vivre avec ce traumatisme jusqu'à la fin de ses jours. »

Je rétorque qu'Uber respecte justement la loi.

\* Selon une enquête réalisée à la demande d'Uber par l'entreprise de sondages Ipsos en avril 2018, la moyenne d'âge des chauffeurs Uber est de 40,8 ans. La majorité (71 pour cent) se place, d'après Uber, dans la catégorie des 25-54 ans.

Bert en Monique vinden dat er nog iets anders is dan de wet, namelijk maatschappelijke verantwoordelijkheid. ‘Een Uberchauffeur is betrokken bij een dodelijk ongeval,’ zegt Monique. ‘Los van de schuldvraag, doet Uber daar helemaal niets mee. Wij vinden dat onacceptabel. Je zou toch mogen verwachten dat Uber zich tenminste verdiept in het ongeval en hun chauffeurs wijst op eventuele tekortkomingen of overtredingen. Ik ken geen bedrijf of bedrijf dat zo onverantwoordelijk met ongevallen omgaat. Het lerend vermogen van Uber is nihil.’

Bert maakt een vergelijking met de burgerluchtvaart, waar vorig jaar (met grotere, commerciële passagiersvliegtuigen) geen enkele dode is gevallen. ‘Wereldwijd geen enkel slachtoffer in 2017! En kijk dan eens naar verkeersdoden, alleen al in Amsterdam vallen er de afgelopen jaren tussen de twintig en dertig verkeersdoden per jaar. Als je het over Uber hebt dan moet je concluderen dat er twee winnaars zijn: dat is Uber zelf en dat zijn de klanten die voor weinig geld vervoerd worden. De grote verliezers zijn de chauffeurs. Die moeten te lang werken om een normaal inkomen te verdienen. Het doel is bovendien om ze overbodig te maken, want Uber wil zo snel mogelijk met zelfrijdende auto’s gaan werken. In de tussentijd worden zij dus in feite als slaaf ingezet om de markt te veroveren. Dat is allemaal geen geheim. Uber heeft zeven, acht miljard in kas en ze werken daar heel hard om dat voor elkaar te krijgen. Wij zeggen iets anders: Uber, jullie werken met mensen, noem ze partners of wat dan ook, maar jullie werken met die jonge chauffeurs, en dat doen jullie in een stad waar verkeer een dodelijke bezigheid is in vergelijking met andere vervoersectoren zoals de luchtvaart. En dan doen jullie helemaal geen klap aan veiligheid? Dan doen jullie niks aan training, bewustwording of wat dan ook? Daar heb je toch geen wet voor nodig? Dat doe je toch gewoon?’

Bert et Monique considèrent qu'il n'y a pas que la loi qui importe, la responsabilité sociale aussi. « Un chauffeur Uber a été impliqué dans un accident mortel », dit Monique. « À part pour déterminer qui est coupable, Uber n'intervient pas. Nous trouvons cette attitude inacceptable. On pourrait quand même s'attendre à ce qu'Uber examine au moins l'accident et attire l'attention de ses chauffeurs sur les éventuelles lacunes ou infractions. Je ne connais aucune industrie ou entreprise qui traite les accidents de manière aussi irresponsable. La capacité d'apprentissage d'Uber est nulle. »

Bert fait une comparaison avec l'aviation civile qui n'a entraîné aucun décès l'année passée (avec ses gros avions de ligne commerciaux). « Pas une seule victime dans le monde en 2017 ! Et regardez donc le nombre de tués sur les routes. Rien qu'à Amsterdam, il y en a eu entre vingt et trente par an ces dernières années. Si l'on s'intéresse à Uber, on peut distinguer deux gagnants : Uber lui-même ainsi que les clients qui se font transporter pour quelques euros. Les grands perdants, ce sont les chauffeurs. Ils doivent travailler un nombre incalculable d'heures afin de gagner un salaire normal. De plus, l'objectif d'Uber est de les rendre inutiles puisque l'entreprise veut commencer à travailler avec des voitures autonomes le plus rapidement possible. Entre-temps, les conducteurs sont donc en fait utilisés comme des esclaves pour conquérir le marché. Ce n'est un secret pour personne. Uber dispose d'une trésorerie de sept, huit milliards et travaille d'arrache-pied pour concrétiser ce projet. Nous ne sommes pas d'accord : Uber, vous travaillez avec des êtres humains, que vous appelez partenaires ou que sais-je, mais vous travaillez avec de jeunes chauffeurs, et ce, dans une ville où la circulation peut être mortelle en comparaison avec d'autres secteurs des transports tels que l'aviation. Et vous vous fichez complètement de la sécurité ? Vous ne prenez aucune mesure pour former les conducteurs, les sensibiliser ou autre ? Il ne vous faut quand même pas une loi pour cela ? Vous le faites, naturellement, non ? »

Uber legt de verantwoordelijkheid voor veilig rijgedrag helemaal bij de chauffeurs. Het bedrijf redeneert dat als chauffeurs onveilig rijden ze een slechte rating krijgen en daardoor vanzelf uit het systeem gefilterd worden. Het controleren van onveilig gedrag vindt Uber niet een taak van Uber, maar een zaak van de overheid. Het enige wat in de buurt komt van een vorm van bewustwording is het dagelijkse 'rijrapport'. Dankzij de versnellingsmeter en gps die in elke telefoon zitten ingebouwd, kan de Uberapp meten hoe 'vloeiend' een chauffeur remt en optrekt. Dus in principe zou de app moeten kunnen beoordelen of je boven op je rem gaat staan of bij een stoplicht vol gas heeft. Elke dag krijg je daarvan een overzichtje. Zo zijn van de 82 remacties die ik gisteren heb uitgevoerd er evenzoveel 'vloeiend' verlopen. Hetzelfde geldt voor mijn 'versnellingen'. Meestal klopt er weinig van dat rijrapport: ik sta toch echt regelmatig boven op mijn rem, maar krijg daar zelden iets over te horen. Ik heb dus nooit goed begrepen wat ik met die informatie aan moet. Het is denk ik vooral interessant voor Uber, omdat chauffeurs die vloeiend remmen en versnellen, oftewel vlot en soepel rijden, zoals me door Willem werd geleerd tijdens mijn opleiding, tevredener klanten zullen hebben dan chauffeurs die hortend en stotend rijden.

Ook deelt Uber graag badges uit, die iets met veiligheid te maken hebben. Zo kreeg ik na vijftig avondritten een – automatisch gegenereerd – compliment. 'Bedankt voor de veiligheid op straat en een tevreden stad. Jeroen, niet alleen wij, maar de hele stad waarderen alle ritten die je 's avonds laat hebt gemaakt. Je bent het schoolvoorbeeld van "veiligheid voorop". Veel rijplezier.'

Dat is natuurlijk leuk om te krijgen – ook al weet ik dat de app het compliment automatisch uitspuwt – maar het betekent hoegenaamd niks. Want Uber weet helemaal niet of die ritten veilig zijn verlopen. Sterker, je zou heel goed kunnen stellen dat deze specifieke badge misschien niet helemaal op zijn plaats is. Want ik kreeg hem na afloop van ADE. Goed, ik had geen brokken gemaakt, maar een klant op een verlaten benzinstation uit de auto zetten is misschien niet direct 'veilig'.

Uber attribue entièrement aux chauffeurs la responsabilité de conduire prudemment. L'entreprise part du principe que si les chauffeurs roulent dangereusement, ils recevront une mauvaise note et seront donc automatiquement exclus du système. Uber estime que surveiller les comportements imprudents des conducteurs n'est pas de son ressort, mais bien de celui des autorités. La seule chose qui s'apparente à une forme de sensibilisation est le « rapport de conduite » quotidien. Grâce à l'accéléromètre et au GPS qui sont intégrés dans chaque téléphone, l'application Uber peut mesurer la « fluidité » des freinages et accélérations d'un chauffeur. L'application pourrait donc en principe déterminer si un conducteur a freiné brutalement ou a accéléré à pleins gaz à un feu rouge. Chaque jour, on reçoit un récapitulatif. Ainsi, parmi les 82 freinages que j'ai effectués hier, tous étaient « fluides ». Il en va de même pour mes « accélérations ». Dans l'ensemble, ce rapport de conduite n'est pas très fiable : je bondis quand même très souvent sur ma pédale de frein, mais le rapport en fait rarement mention. Je n'ai donc jamais bien compris ce que je devais faire avec ces informations. Je pense qu'elles sont surtout utiles pour Uber, car les chauffeurs qui freinent et accélèrent en douceur, autrement dit qui roulent de manière fluide et souple, comme Willem me l'avait appris durant ma formation, rendront les clients plus satisfaits que les chauffeurs qui conduisent de manière brutale et agitée.

Uber aime aussi attribuer des badges en rapport avec la sécurité. Ainsi, après avoir effectué cinquante trajets de nuit, j'ai reçu un compliment — généré automatiquement. « Merci de conduire de manière responsable et de satisfaire la ville. Jeroen, nous-mêmes ainsi que la ville entière sommes reconnaissants de toutes les courses que tu as effectuées tard le soir. Tu es un modèle de "sécurité avant tout". Profite bien de tes trajets. »

C'est évidemment plaisant de recevoir ces messages — même si je sais que l'application ressort le compliment automatiquement —, mais cela ne veut strictement rien dire. Parce qu'Uber ne sait absolument pas si les courses ont été effectuées en toute sécurité ou non. Pire, on pourrait très bien considérer que ce badge n'est pas tout à fait opportun. Parce que je le reçois après l'ADE. Bon, je n'ai pas fait de dégâts, mais décharger un client à une station-service déserte n'est peut-être pas vraiment « prudent ».

Waar chauffeurs wel iets aan zouden hebben: concrete, praktische training hoe je met lastige klanten moet omgaan. Of: hoe fijn zou het niet zijn om een wekelijkse update te krijgen van wegopbrekingen of gevaarlijke punten in de stad. Of training te krijgen hoe het best door de stad te navigeren. Om te leren wanneer en waar je moet rijden. Uber laat het je allemaal zelf uitzoeken.

Uber zou van alles kunnen doen om de veiligheid van zijn chauffeurs te verhogen – om chauffeurs tegen zichzelf te beschermen, maar ook om het publiek tegen onverantwoordelijke chauffeurs te beschermen. Een heel simpele maatregel zou zijn: de toegang tot de app beperken tot een aantal, zeg tien, uur per dag. Of chauffeurs niet toestaan langer dan tien dagen onafgebroken online te zijn. Niet dat zulke maatregelen waterdicht zijn, want veel chauffeurs zullen dan buiten de app, bijvoorbeeld als gewone taxi blijven doorwerken. Maar het zou in ieder geval een gebaar van goede wil zijn.

Ce dont les chauffeurs auraient bien besoin, c'est d'une véritable formation pratique qui leur apprendrait comment gérer les clients pénibles. Ou bien, ne serait-il pas judicieux de recevoir un compte rendu hebdomadaire des routes fermées ou des zones dangereuses de la ville ? Ou encore, recevoir une formation sur la meilleure manière de se déplacer dans la ville. Pour apprendre où et quand rouler. Uber vous laisse le découvrir tout seul.

Uber pourrait tout faire pour renforcer la sécurité de ses chauffeurs — afin de les protéger d'eux-mêmes, mais également de protéger la population des chauffeurs irresponsables. Une mesure très simple consisterait à limiter l'accès à l'application à un certain nombre d'heures par jour, disons dix. Ou à ne pas autoriser les chauffeurs à être connectés plus de dix jours d'affilée. Ces mesures ne sont cependant pas sans faille étant donné que de nombreux chauffeurs continueront alors à travailler en tant que chauffeurs de taxi ordinaires par exemple en dehors de leurs heures de travail pour Uber. Dans tous les cas, Uber montrerait sa bonne volonté.



## Uberschandalen

2014

AUGUSTUS

Concurrent Lyft beweert dat tientallen Uberwerknemers duizenden taxiriten bij Lyft hebben besteld en die onmiddellijk weer hebben geannuleerd om zodoende het Lyftplatform moeilijker toegankelijk te maken en Lyftchauffeurs te frustreren.

NOVEMBER

Senior Vice President Emil Michael vindt dat Uber privédetectives moet inhuren om het privéleven van kritische journalisten te onderzoeken. Hij biedt later zijn excuses aan.

2015

MAART

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) valt het hoofdkwartier van Uber in Amsterdam binnen om zicht te krijgen op het aantal (illegale) chauffeurs dat werkt voor UberPOP, de dienst waarbij particulieren hun auto kunnen aanbieden als taxi.

NOVEMBER

Uber stopt in Nederland met UberPOP nadat de rechter de dienst al in 2014 had verboden.

2016

NOVEMBER

De ILT legt een dwangsom van 650.000 euro op voor het opnieuw overtreden van de taxiwetgeving. Het bedrijf zou chauffeurs illegaal hebben laten rijden op de taxivergunning van andere chauffeurs. In september van 2017 wordt de boete tenietgedaan.

## Les multiples scandales d'Uber

2014

AOÛT

Le concurrent Lyft affirme que des dizaines d'employés d'Uber ont commandé des milliers de courses chez Lyft et les ont ensuite immédiatement annulées afin de rendre la plateforme plus difficilement accessible et de frustrer les chauffeurs Lyft.

NOVEMBRE

Emil Michael, vice-président senior, estime qu'Uber devrait engager des détectives privés pour enquêter sur la vie privée des journalistes critiques. Il présente ensuite ses excuses.

2015

MARS

L'inspection de l'environnement et des transports (ILT) envahit le siège d'Uber à Amsterdam afin d'évaluer le nombre de chauffeurs (illégaux) qui travaillent pour UberPOP, service qui permet aux particuliers de proposer leur véhicule personnel comme taxi.

NOVEMBRE

Uber supprime UberPOP aux Pays-Bas, le juge ayant déjà interdit ce service en 2014.

2016

NOVEMBRE

L'ILT inflige une amende de 650 000 euros à Uber, car la société a de nouveau enfreint la législation relative aux taxis. L'entreprise aurait laissé des chauffeurs conduire illégalement en utilisant la licence d'autres chauffeurs. En septembre 2017, l'amende est annulée.

## DECEMBER

Er blijkt een zogeheten 'God View' in de Ubersoftware te bestaan waarmee employés de accounts van gebruikers kunnen inzien. Een voormalig werknemer verklaart onder ede dat werknemers ex-geliefden bespioneerden, alsmede politici en beroemdheden (onder wie Beyoncé).

2017

## JANUARI

Uber moet in de VS 20 miljoen dollar schadevergoeding betalen omdat mensen met valse beloften over potentiële inkomsten zijn overgehaald zich als chauffeur aan te melden. De Amerikaanse Federal Trade Commission constateert dat de meeste Uberchauffeurs veel minder verdienen dan Uber op zijn website had vermeld.

New Yorkse taxichauffeurs staken als protest tegen president Trumps voorgestelde inreisverbod voor mensen uit zes moslimlanden. Uberchauffeurs doen niet mee aan de staking en als reactie daarop wordt #DeleteUber trending. Naar schatting 400.000 gebruikers sluiten hun Uberaccount.

## FEBRUARI

Programmeur Susan Fowler publiceert een vernietigend essay over de seksistische cultuur binnen Uber. Ze verhaalt van seksuele intimidatie en discriminatie. Gedurende haar jaar bij Uber zakt het aantal vrouwelijke ontwikkelaars van 25 procent naar 3 procent. Een paar maanden later worden naar aanleiding van Fowlers klachten twintig mensen ontslagen.

Waymo, een dochteronderneming van Google gespecialiseerd in zelfrijdende auto's, beweert dat Uber haar technologie heeft gestolen en spant een rechtszaak aan.

## DÉCEMBRE

L'application Uber dispose d'un mode *God View* (mode « Dieu ») qui permet aux employés d'avoir accès aux comptes des utilisateurs. Un ancien salarié jure sous serment que ses collègues espionnaient leurs ex-conjoints ainsi que des politiques et des célébrités (notamment Beyoncé).

2017

## JANVIER

Uber doit verser 20 millions de dollars de dommages et intérêts aux États-Unis, car des personnes se sont inscrites comme chauffeur Uber après avoir été convaincues par de fausses promesses de revenus potentiels. La Commission fédérale du commerce américaine constate que la plupart des chauffeurs Uber gagnent beaucoup moins d'argent que ce qu'Uber avait mentionné sur son site internet.

Les chauffeurs de taxi new-yorkais font grève pour protester contre la proposition du président Trump d'interdire l'entrée sur le territoire aux ressortissants de six pays musulmans. Les chauffeurs Uber ne participent pas à cette grève, ce qui entraîne la propagation du hashtag *#DeleteUber* (« supprimez Uber ») sur les réseaux. D'après les estimations, 400 000 utilisateurs suppriment leur compte Uber.

## FÉVRIER

La programmeuse Susan Fowler publie un article dévastateur à propos de la culture sexiste qui règne au sein d'Uber. Elle relate la discrimination et le harcèlement sexuels. Durant son année de travail chez Uber, le nombre d'ingénieurs chute de 25 à 3 pour cent. Quelques mois plus tard, vingt personnes sont licenciées à la suite de ses dénonciations.

Waymo, une filiale de Google spécialisée dans les voitures autonomes, soutient qu'Uber lui a volé sa technologie et intente un procès.

## MAART

The New York Times meldt dat Uber speciale software ('Greyball') had geïnstalleerd waarmee toezichthouders in de steden waar Uber overhooplag met de lokale autoriteiten om de tuin konden worden geleid.

## APRIL

Nieuws komt naar buiten over interne software, Hell genaamd, waarmee Uber chauffeurs van concurrent Lyft kon bespioneren.

## MEI

Uber geeft toe dat het tienduizenden New Yorkse chauffeurs heeft onderbetaald (door een groter percentage van de ritprijs te incasseren dan was toegestaan) en zal miljoenen moeten ophoesten om de chauffeurs te compenseren.

## SEPTEMBER

Uber verliest zijn vergunning in Londen. Na een beroepsprocedure mag Uber onder voorwaarden voorlopig actief blijven.

## OKTOBER

Volgens nieuwsdienst Bloomberg lopen er momenteel vijf verschillende justitiële onderzoeken naar Uber in de Verenigde Staten.

## NOVEMBER

Uber blijkt een datalek te hebben verzwegen, waarbij de accountgegevens van 57 miljoen gebruikers op straat zijn komen te liggen. Er is 100.000 dollar zwijggeld aan hackers betaald.

## MARS

Le *New York Times* dénonce l'installation d'un logiciel spécial (*Greyball*) qui permettait à Uber de duper les policiers dans les villes où l'entreprise avait été en conflit avec les autorités locales.

## AVRIL

La nouvelle tombe : Uber utilisait un logiciel interne baptisé *Hell* (« enfer ») qui lui permettait d'espionner les chauffeurs de son concurrent Lyft.

## MAI

Uber avoue que des dizaines de milliers de chauffeurs new-yorkais ont été sous-payés (la société encaissait un pourcentage plus élevé sur le prix de la course que ce qui était autorisé) et devra déboursier des millions pour les indemniser.

## SEPTEMBRE

Uber perd sa licence à Londres. Après une procédure d'appel, la firme peut momentanément rester active sous certaines conditions.

## OCTOBRE

Selon l'agence de presse Bloomberg, Uber fait actuellement l'objet de cinq enquêtes judiciaires différentes aux États-Unis.

## NOVEMBRE

Uber a passé sous silence une fuite de données. Les informations personnelles de 57 millions d'utilisateurs ont été rendues publiques. La société a versé 100 000 dollars aux hackers pour acheter leur silence.

2018

#### MAART

Een zelfrijdende Volvo van Uber rijdt in Arizona een voetganger dood, waarna het programma voor zelfrijdende auto's, een van de paradepaardjes van Uber, wordt stilgelegd. In mei sluit Uber haar divisie voor zelfrijdende auto's in Arizona.

#### MEI

Uit onderzoek van nieuwszender CNN blijkt dat 103 Uberchauffeurs in de Verenigde Staten zijn beschuldigd van seksueel misbruik van passagiers. De bestuurders werden ooit opgepakt, worden gezocht of worden genoemd in verschillende strafrechtelijke procedures.

#### AUGUSTUS

De gemeenteraad van New York besluit geen nieuwe vergunningen voor ridesharing-taxi's, zoals Uber en concurrent Lyft, meer te verlenen. Het is de eerste Amerikaanse stad die de onstuimige groei van Uber inperkt. Ook overweegt New York een minimumloon voor Uberchauffeurs in te stellen.

2018

## MARS

Un véhicule autonome Volvo appartenant à Uber percute mortellement une piétonne en Arizona. À la suite de cet événement, le programme de voitures autonomes, l'un des fleurons d'Uber, est suspendu. En mai, Uber ferme son département dédié aux véhicules sans chauffeur en Arizona.

## MAI

Selon une enquête menée par la chaîne d'informations CNN, 103 chauffeurs Uber ont été accusés d'agression sexuelle sur des passagers aux États-Unis. Les conducteurs avaient déjà été arrêtés, sont recherchés ou sont cités dans différentes procédures pénales.

## AOÛT

Le conseil municipal de New York décide de ne plus délivrer de nouvelles licences aux VTC tels qu'Uber et son concurrent Lyft. New York est la première ville américaine à freiner la croissance fulgurante d'Uber. Les autorités envisagent également de fixer un salaire minimum pour les chauffeurs Uber.



## Tien tips om je Uberchauffeur tevreden te houden

Je Uberchauffeur tevreden houden is niet alleen fijn voor hem, het is ook in je eigen belang. Want jij *mag* je Uberchauffeur een cijfer geven, andersom *moet* hij dat. En als jij consequent lage beoordelingen krijgt, heeft dat gevolgen. Je zal merken dat het soms lastiger is een Uber te krijgen, en vooral dat je chauffeur op zijn hoede is. Als je daarentegen zorgt dat jij een goede rating hebt, verloopt het ritje voor beide partijen aangenamer. En wie wil dat nou niet? Korte samenvatting van deze tips: wees geen klootzak.

### 1. Beleefdheid

Begroet je chauffeur en neem elementaire beleefdheidsnormen in acht. Als je een telefoontje moet plegen, is dat echt geen probleem, maar het is wel correct om dat even te melden. Als je chauffeur je veilig en efficiënt bij je bestemming heeft afgeleverd wordt een bedankje op prijs gesteld. Echt niet doen: commanderen.

### 2. Ophaallocatie

Zorg dat je precies staat waar je je virtuele punaise hebt gezet. Maar denk alsjeblieft ook even na over de plek waar je een Uber bestelt. Mag of kun je daar überhaupt wel stoppen? En hoe kom je daar met de auto? Is het niet makkelijker voor je chauffeur – en sneller voor jou – als je naar een volgende straathoek loopt? Echt niet doen: een Uber bestellen in voetgangersgebieden als de Kalverstraat (ja, mensen doen dat).

### 3. Klaarstaan

Zorg dat je klaar bent voor vertrek als je een Uber bestelt. In de app kun je precies zien wanneer de auto arriveert, dus er is geen excuus om je jas pas aan te trekken als de chauffeur voor je deur staat. Echt niet doen: je chauffeur langer dan vijf minuten laten wachten en niks van je laten horen.

## Dix conseils pour satisfaire votre chauffeur Uber

Satisfaire votre chauffeur Uber n'est pas uniquement bénéfique pour lui, c'est également dans votre propre intérêt. En effet, vous avez *le droit* d'attribuer une note à votre chauffeur, et lui est *obligé* de le faire en retour. Et si vous recevez systématiquement de mauvaises notes, ce ne sera pas sans conséquence. Vous remarquerez que vous avez parfois plus de difficultés à obtenir un Uber et surtout que votre chauffeur se tient sur ses gardes. Si, au contraire, vous veillez à conserver une bonne moyenne, le trajet sera plus agréable pour les deux parties. Et qui n'en a pas envie, franchement ? Petit résumé de ces conseils : ne soyez pas un emmerdeur.

### 1. Politesse

Dites bonjour à votre chauffeur et respectez les règles élémentaires de courtoisie. Si vous devez passer un appel, cela ne pose aucun problème, mais il est plus convenable de le signaler. Si votre chauffeur vous a déposé en toute sécurité et de manière efficace à votre destination, un merci est le bienvenu. À ne surtout pas faire : donner des ordres.

### 2. Lieu de chargement

Assurez-vous d'attendre précisément là où vous avez placé votre punaise virtuelle. Mais réfléchissez s'il vous plaît aussi à l'endroit où vous commandez un Uber. Est-ce au moins autorisé ou possible de s'arrêter là-bas ? Comment s'y rend-on en voiture ? N'est-ce pas plus facile pour votre chauffeur — et plus rapide pour vous — de marcher jusqu'au prochain coin de rue ? À ne surtout pas faire : commander un Uber dans des zones piétonnes telles que la Kalverstraat (oui, certaines personnes le font).

### 3. Se tenir prêt

Assurez-vous d'être prêt à partir si vous commandez un Uber. Sur l'application, vous pouvez voir précisément quand la voiture arrive. Vous n'avez donc aucune excuse pour seulement enfiler votre manteau lorsque le chauffeur est devant votre porte. À ne surtout pas faire : faire patienter votre chauffeur plus de cinq minutes et ne pas le prévenir.

#### 4. Rating

Geef je chauffeur een rating. En bedenk dat hij voor zijn broodwinning afhankelijk is van jouw beoordeling. Alles onder de vijf sterren is in feite een onvoldoende. Dus alleen als er echt iets verschrikkelijk mis is gegaan – denk aan oplichting, rijden onder invloed, extreem onbeschoft gedrag – geef je een een- of tweesterrenrating. Echt niet doen: helemaal geen beoordeling geven.

#### 5. Viezigheid

Jij wilt graag vervoerd worden in een schone auto, de volgende passagier wil dat ook. Zorg er dus voor dat je de achterbank achterlaat zoals je hem aantrof toen je instapte. Dus niet eten of drinken in de auto want dat levert al rijdend gegarandeerd rotzooi op. Echt niet doen: kotsen of roken.

#### 6. Fooi

Jouw chauffeur, zeker in Nederland, neemt niet voetstoots aan dat je hem een fooi geeft, maar hij zal het beslist waarderen. Sowieso zijn complimentjes altijd welkom. Een fooi is zonder meer op zijn plaats als jouw chauffeur je met je (zware) koffers heeft geholpen, als je een rit maakt naar een plek waarvan je weet dat jouw chauffeur nooit meer een ritje terug krijgt of als hij je op een andere manier buitengewoon goed heeft geholpen. Echt niet doen: zeggen dat je fooi gaat geven en dat dan vervolgens ‘vergeten’.

#### 7. Aanraken

Het is oké als je dronken bent, het is oké als je dan vrolijk doet, en het is oké als je dan openhartig wordt, maar het is echt *niet* oké als je ongevraagd aan je chauffeur gaat zitten. Niet aanraken geldt trouwens ook voor de muziekinstallatie. Echt niet doen: beledigd reageren als je chauffeur aangeeft niet gediend te zijn van fysiek contact.

#### 4. Notation

Donnez une note à votre chauffeur. Et gardez à l'esprit que son gagne-pain dépend de votre évaluation. Toute note en dessous de cinq étoiles est en réalité insuffisante. Par conséquent, n'attribuez une ou deux étoiles au chauffeur que si le trajet a terriblement mal tourné, c'est-à-dire en cas d'escroquerie, de conduite en état d'ébriété ou de comportement extrêmement inapproprié, par exemple. À ne surtout pas faire : ne pas accorder de note du tout.

#### 5. Saleté

Vous désirez être transporté dans une voiture propre et le passager suivant également. Veillez donc à laisser la banquette arrière dans le même état que vous l'avez trouvée en montant. Dès lors, ne buvez et ne mangez pas dans le Uber, car vous sèmerez assurément le désordre pendant le trajet. À ne surtout pas faire : vomir ou fumer.

#### 6. Pourboire

Votre chauffeur, en particulier aux Pays-Bas, ne tient pas pour acquis que vous allez lui donner un pourboire, mais il vous en sera à coup sûr reconnaissant. Quoi qu'il en soit, les compliments sont toujours appréciés. Un pourboire est incontestablement de mise si votre chauffeur vous a aidé avec vos valises (lourdes), si vous vous rendez à un endroit où vous savez qu'il ne chargera personne pour le retour ou s'il vous a exceptionnellement bien aidé d'une autre façon. À ne surtout pas faire : dire que vous allez lui donner un pourboire et finalement « oublier ».

#### 7. Contact

Ce n'est pas grave si vous êtes saoul, ce n'est pas grave si vous êtes dès lors joyeux, et ce n'est pas grave si vous devenez franc, mais c'est par contre très grave si vous commencez à toucher votre chauffeur sans y être autorisé. D'ailleurs, cette interdiction vaut aussi pour la radio. À ne surtout pas faire : insulter votre chauffeur s'il vous signale qu'il n'aime pas les contacts physiques.

## 8. Voorin/achterin zitten

Mag allebei. Als je een praatje wil maken, kom voorin zitten. Als je achterin gaat zitten, geef je aan behoefte aan privacy te hebben. Dat is prima, daar hoeft je je niet voor te verontschuldigen. Als de chauffeur het achterportier voor jou openhoudt dan geeft *hij* aan behoefte aan privacy te hebben (of hij is gewoon beleefd, dat kan ook). Echt niet doen: waar je ook zit, nooit met de portieren smijten als je uitstapt (dat voelt als het uberiaanse equivalent van je middelvinger opsteken).

## 9. Aantal passagiers

Vier mensen is het maximum dat jouw Uberchauffeur kan vervoeren (wil je met meer mensen reizen, bestel dan een UberVAN). Probeer dus niet met meer dan vier personen in een Uber te stappen. Echt niet doen: een kort ritje bestellen voor vier mensen – dat levert de chauffeur drie euro op – en dan geen fooi geven.

## 10. Route

Uitzonderingen daargelaten, weten de meeste Uberchauffeurs beter de weg dan jij. Het is zijn werk om de weg te weten, ga ervan uit dat hij zijn vak verstaat. Desalniettemin zijn concrete routeaanwijzingen, mits op een beleefde manier gebracht, echt welkom. Als jij bijvoorbeeld weet hoe je zo snel mogelijk – en veilig en legaal – uit een woonbuurt wegkomt, laat het je chauffeur weten. Echt niet doen: meerijden en van straat tot straat de route bepalen.

## 8. S'asseoir à l'avant/à l'arrière

Vous pouvez choisir. Si vous voulez papoter, installez-vous devant. Si vous vous asseyez à l'arrière, vous manifestez votre besoin d'intimité. Cela ne pose aucun problème, vous ne devez pas vous en excuser. Si le chauffeur vous ouvre la portière arrière, c'est qu'il vous indique son *propre* besoin d'intimité (ou bien il est simplement poli, c'est également possible). À ne surtout pas faire : peu importe où vous êtes assis, ne claquez jamais la portière en sortant (c'est l'équivalent *ubérien* d'un doigt d'honneur).

## 9. Nombre de passagers

Votre chauffeur Uber peut transporter au maximum quatre personnes (si vous êtes plus nombreux, commandez un UberVAN). N'essayez donc pas de monter à plus de quatre dans un Uber. À ne surtout pas faire : demander au chauffeur d'effectuer un trajet court alors que vous êtes quatre — ce qui ne lui rapporte que trois euros — et ne pas lui glisser de pourboire.

## 10. Itinéraire

Hormis quelques exceptions, la plupart des chauffeurs Uber connaissent mieux le chemin que vous. C'est leur travail de connaître la route, partez du principe qu'ils maîtrisent leur métier. Néanmoins, des indications routières concrètes sont vraiment les bienvenues, à condition de les fournir poliment. Par exemple, si vous savez comment sortir plus vite d'un quartier résidentiel — en toute sécurité et légalité — dites-le à votre chauffeur. À ne surtout pas faire : être dans la voiture et dicter l'itinéraire rue après rue.

# Tien Ubertypes

## 1. De voorinzitter

Taxipassagiers kun je in twee categorieën verdelen: de voorinzitters en de achterinzitters. En de voorinzitters heb je ook weer in twee soorten: mensen met een blessure (gebroken been, pijnlijke rug etc.) en degenen die zin hebben in een praatje. Ik vind het prima als mensen voorin komen zitten, dat is gezellig. De leukste gesprekken heb ik met voorinzitters gehad. Maar soms wil je alleen maar autorijden en verder met rust gelaten worden. Dan zit je niet echt te wachten op zo'n voorinzitter. Trouwens een dronkenlap (zie verderop) heb je ook liever achterin.

Er is één groep mensen die niet per se voorin komt zitten voor een babbeltje en dat zijn Nederlanders. De gemiddelde landgenoot vindt achterin zitten nog steeds iets voor directeurs, notabelen of beroemdheden. Die subcategorie voorinzitter maakt wel een praatje, maar uitsluitend uit beleefdheid.

## 2. De achterinzitter

De achterinzitter is veruit in de meerderheid. Dat is niet zo raar omdat achterin zitten je de meeste vrijheid geeft: je kunt met goed fatsoen je mond houden maar als je wel een praatje wil maken kan dat ook. De achterinzitter zit meestal op zijn telefoon, vaak ook *aan* de telefoon en een enkel keertje neemt hij of zij wat documenten door of kijkt mijmerend uit het raam. Slechts eenmaal heb ik een achterinzitter een boek zien lezen: een orthodoxe jood die de Thora bestudeerde.

## 3. De arrogante zak/trut

Hij (en best vaak ook zij) doet meestal of je niet bestaat. Hij verwacht ultieme service voor een bodemprijs. Hij geeft nooit een footje. Als het echt erg is, blaft hij bevelen.

## Les dix types de passagers Uber

### 1. Le passager avant

Les passagers de taxi peuvent être divisés en deux catégories : ceux qui s'asseyent à l'avant et ceux qui s'asseyent à l'arrière. Les clients qui s'installent devant peuvent également être séparés en deux groupes : les personnes qui sont blessées (jambe cassée, mal de dos, etc.) et celles qui ont envie de discuter. J'aime bien quand quelqu'un prend place à côté de moi, c'est convivial. C'est avec des personnes assises à l'avant que j'ai eu les conversations les plus intéressantes. Mais parfois, on a juste envie de conduire et qu'on nous laisse tranquilles. Dans ce cas-là, on n'a pas spécialement envie que quelqu'un vienne à côté de nous. D'ailleurs, les clients ivres (voir ci-dessous), on préfère qu'ils soient sur la banquette arrière.

S'il y a bien un groupe de personnes qui ne montent pas nécessairement devant pour faire la conversation, ce sont les Néerlandais. Le concitoyen moyen considère toujours que s'installer à l'arrière est réservé aux directeurs, notables ou célébrités. Cette sous-catégorie de passagers qui s'asseyent à l'avant discute bien un petit peu, mais uniquement par politesse.

### 2. Le passager arrière

Ils forment de loin la majorité. Ce n'est pas si surprenant étant donné qu'être assis derrière offre le plus de liberté : on peut décemment se taire, mais si on a envie de papoter, c'est également possible. Le passager qui monte à l'arrière passe généralement son temps sur son téléphone, est souvent aussi *au* téléphone et, une fois de temps en temps, consulte des documents ou regarde rêveusement par la fenêtre. Je n'ai vu qu'une seule fois un client installé sur le siège arrière en train de lire un livre : c'était un juif orthodoxe qui étudiait la Torah.

### 3. L'enfoiré(e) arrogant(e)

Il (et, assez souvent aussi, elle) agit comme si on n'existait pas. Il attend un service irréprochable à un prix plancher. Il ne donne jamais de pourboire. S'il est vraiment désagréable, il aboie ses ordres.



#### 4. De ongeruste ouder (of kind of vriend)

Je komt de ongeruste ouder nooit in de taxi zelf tegen. Zijn of haar (meestal zijn het vrouwen, al behoort ik zelf ook tot deze categorie) aanwezigheid doet zich voelen door de telefoongesprekken die de passagier voert met de ongeruste ouder (of kind of vriend). Hoe het vaak werkt: een ongeruste moeder bestelt op haar account een Uber voor haar kind en volgt dan van minuut tot minuut via haar app de route die zij volgt. Vaak staat op de plek van bestemming de ongeruste moeder in de deuropening te wachten.

#### 5. De toerist

Hij bestaat echt: de archetypische toerist die zich verbaast over de vele fietsers in Amsterdam, opgetogen raakt bij de eerste gracht en wil weten hoe het nou met die coffeeshops zit. Meestal komt hij uit Amerika, maar Russen, Chinezen, Duitsers, Australiërs, Israëli's en Japanners zijn ook goed vertegenwoordigd.

#### 6. De expat-*techie*

Expats zijn fervent gebruiker van Uber. Vooral expat-*techies* lijken zich uitsluitend met Uber te verplaatsen. Fietsen of de tram pakken, daar doen ze in ieder geval niet aan. De expat-*techie* werkt veelal bij Booking.com, WeTransfer of bij Uber zelf. Hij of zij doet doorgaans iets totaal onbegrijpelijk, zoals user interface-optimalisatie van de Koreaanse versie van de Androidapp.

#### 7. De Zuidasser

Zuidastypes zijn dol op Uber. Ze zitten altijd strak in het (mantel)pak, zijn gehaast, zakelijk en beleefd. Overdag zul je doorgaans niet veel gek met ze beleven, maar moeilijk doen ze ook nooit. 's Avonds daarentegen, als hij of zij gedronken heeft, wordt menig Zuidasadvocaat hooghartig, opdringerig en veeleisend.

#### 4. Le parent (ou l'enfant ou l'ami) inquiet

Le parent inquiet n'est jamais la personne qui monte dans le taxi. Sa présence (le plus souvent, ce sont des femmes, bien que j'appartienne moi-même aussi à cette catégorie) se fait ressentir par les conversations téléphoniques entre le passager et le parent (ou l'enfant ou l'ami) inquiet. Le schéma est souvent le même : une mère angoissée commande sur son compte un Uber pour son enfant et suit ensuite sur son application le chemin que le chauffeur emprunte, minute par minute. Une fois que l'enfant arrive à destination, sa mère attend en règle générale dans l'embrasement de la porte.

#### 5. Le touriste

Il existe bel et bien : l'archétype du touriste qui s'étonne du grand nombre de cyclistes à Amsterdam, est émerveillé à la vue du premier canal et veut savoir ce qu'il en est de ces coffee shops. Il est généralement américain, mais les Russes, les Chinois, les Allemands, les Australiens, les Israéliens et les Japonais sont également bien représentés.

#### 6. L'expatrié technophile

Les expatriés sont de fervents utilisateurs d'Uber, en particulier les technophiles, qui semblent se déplacer exclusivement en Uber. Ils ne font du vélo ou ne prennent le tram sous aucun prétexte. L'expatrié technophile travaille d'ordinaire chez Booking.com, WeTransfer ou Uber lui-même. La plupart du temps, ce qu'il ou elle fait dans la vie est totalement incompréhensible, comme optimiser l'interface utilisateur de la version coréenne de l'application Android, par exemple.

#### 7. Le Zuidassien

La population de Zuidas adore Uber. Les Zuidassiens sont toujours tirés à quatre épingles dans leur costume, pressés, professionnels et polis. Le jour, ce n'est généralement pas eux qui vont nous faire vivre de folles aventures, mais ils ne sont jamais pénibles. Le soir, en revanche, de nombreux avocats de Zuidas deviennent arrogants, envahissants et exigeants lorsqu'ils ont bu.

## 8. De stapper

In het begin van de avond heeft de stapper een goed humeur, hij is sociaal en zijn uitgelatenheid werkt aanstekelijk. Soms zit er al een pilletje in en is hij ronduit lief. Aan het eind van de avond kun je geluk hebben en is hij uitgeput. Dan wil hij alleen nog maar naar huis. Bij pech tref je de dronkenlap.

## 9. De dronkenlap

Van alle categorieën Uberpassagiers verleen je als Uberchauffeur aan deze waarschijnlijk de meest waardevolle service. Dat gezegd hebbende: groepjes dronken mannen zijn het ergst: ze zijn te vaak verbaal agressief of baldadig. Echte dronkenlappen zijn alleen maar meelijwekkend. Ze kunnen niet meer uit hun woorden komen, staan te tolleren op hun benen. Het enige waar je voor moet zorgen is dat ze niet gaan kotsen. Dronkenlappen, in tegenstelling tot wat ze zelf geloven, zijn niet gezellig.

## 10. De ik-ga-wat-leuks-doen-in-het-weekendpassagier

Deze categorie onderscheidt zich van de stapper doordat hij zich tijdens het weekend *overdag* met een Uber door de stad beweegt. Voordat ik Uberchauffeur werd had ik geen weet van het bestaan van deze categorie. Het zijn mensen die met de Uber naar de sauna gaan, naar de Kalverstraat, de tennisclub of de schoonheidssalon.

## 8. Le noceur

En début de soirée, le noceur est de bonne humeur, il est sociable et son exubérance est contagieuse. Parfois, il a déjà pris une pilule et est simplement gentil. En fin de soirée, on peut avoir de la chance et avoir affaire à un sorteur épuisé. Dans ce cas, il veut juste rentrer chez lui. Si on est malchanceux, on tombe sur un client ivre.

## 9. Le client ivre

Parmi toutes les catégories de passagers Uber, c'est probablement à celle-ci que les chauffeurs rendent le plus grand service. Cela dit, les groupes d'hommes saouls sont les pires : ils sont trop souvent agressifs verbalement ou saccageurs. Les clients réellement ivres sont juste pitoyables. Ils ne trouvent plus leurs mots, ne tiennent plus sur leurs jambes. La seule chose à laquelle il faut faire attention, c'est qu'ils ne vomissent pas. Les personnes ivres, contrairement à ce qu'elles pensent, ne sont pas agréables.

## 10. Le passager « je vais faire quelque chose de super intéressant ce week-end »

Cette catégorie est différente du sorteur, car c'est durant la *journée* que ces passagers se déplacent en ville le week-end à l'aide d'un Uber. Avant de devenir chauffeur, j'ignorais totalement l'existence de ce groupe. Ce sont des personnes qui prennent un Uber pour se rendre au sauna, à la Kalverstraat, au club de tennis ou au salon de beauté.



## V. COMMENTAIRES

### A. Problèmes traductologiques

Répondre aux questions d'Harold Lasswell et analyser le Skopos m'ont permis d'identifier certains problèmes traductologiques objectifs auxquels j'ai dû faire attention en traduisant. Il y en a quatre en particulier : les problèmes pragmatiques, culturels, linguistiques et ceux qui sont spécifiques à un texte donné. Christiane Nord mentionne ces problèmes dans son article *Translating as a Purposeful Activity*<sup>36</sup>. Étant donné que j'ai rencontré les quatre types de problèmes lors de ma traduction, en voici quelques exemples. Chaque catégorie est accompagnée de sa définition, formulée par Christiane Nord.

#### 1. Problèmes pragmatiques

All translation processes mediate between the source-text and target-text situations. *Pragmatic translation problems* arise from the differences between these situations and can be identified by checking on the extratextual factors (sender, receiver, medium, time, place, motive, text function). Since pragmatic translation problems are present in every translation task they can be generalized regardless of the languages and cultures involved or the direction of the translation process.

Lors de ma traduction, j'ai eu affaire à de multiples reprises à des références qui étaient propres à la culture néerlandophone ou à Amsterdam en particulier. Ces références n'ont pas besoin d'être expliquées à un lecteur néerlandophone. Cependant, les francophones ne sont pas toujours habitués à la culture néerlandaise. C'est pourquoi certaines d'entre elles nécessitaient davantage d'explications.

C'est notamment le cas du terme « TCA », une compagnie de taxis qui est très présente à Amsterdam, mais que la majorité des lecteurs francophones ne connaissent pas.

---

<sup>36</sup> NORD, C. (2018). *Translating as a Purposeful Activity: Functionalist Approaches Explained* (2<sup>e</sup> éd.). Abingdon, Royaume-Uni : Taylor & Francis.

Texte source	Texte cible
‘Die gasten van TCA. Wollah! Die vroegen een barkie, man.’	« Les types de TCA <sup>37</sup> ... Wallah! Ils demandaient 100 euros mon gars. »

Afin de résoudre ce problème pragmatique, j’ai donc utilisé ce que Peter Newmark nomme un *translation couplet*<sup>38</sup>, à savoir la combinaison d’un emprunt et d’une explication dans la langue cible.

## 2. Problèmes culturels

*Cultural translation problems* are a result of the differences in the norms and conventions guiding verbal and non-verbal behaviour in the two cultures involved. [...] They are present in almost every translation task. [...] However, since they depend on the particular cultures or culture groups involved they may not have the same relevance in each case.

Texte source	Texte cible
Dat vond ik nogal pedant van hem, dus ik zei: “ <b>No way</b> , dat ik op een eerste date seks met die gast ga hebben.”	Je l’ai trouvé assez prétentieux, alors je lui ai dit : « <b>Aucune chance</b> que je couche avec lui dès le premier soir. »

Dans ce chapitre, une jeune femme explique à Jeroen pourquoi elle transporte des bières pour aller au restaurant et glisse l’expression anglaise *no way* dans la conversation, expression qui figure dans différentes listes d’anglicismes utilisés par les Néerlandais<sup>39</sup>. Ces derniers sont connus pour leur utilisation à répétition d’anglicismes et d’emprunts dans leurs conversations. Cela s’explique par trois facteurs en particulier.

Tout d’abord, les Néerlandais sont habitués depuis leur plus jeune âge à être en contact avec la langue anglaise. En effet, l’apprentissage de cette langue est obligatoire pour les élèves de cinquième et sixième primaires<sup>40</sup>. Ils commencent donc à la parler très jeunes. De plus, s’ils entament des études à l’université, les étudiants doivent maîtriser l’anglais, car de nombreuses

<sup>37</sup> Taxicentrale Amsterdam : compagnie de taxi la plus populaire dans la ville d’Amsterdam (N.d.l.T.).

<sup>38</sup> NEWMARK, P. (1988). *A Textbook of Translation*. Upper Saddle River, New Jersey: Prentice Hall, p. 91.

<sup>39</sup> Lijst met anglicismen - Engelse leenwoorden (s. d.). Consulté le 18 février 2020, à l’adresse <http://www.dejongenskamer.nl/anglicismen.htm>

<sup>40</sup> BOOIJ, G. (2001). « English as the Lingua Franca of Europe: a Dutch perspective », *Lingua e stile*, 36(2), p. 347-358.

facultés n'offrent des cours que dans cette langue. Enfin, il leur est parfois demandé de rédiger leur mémoire en anglais et non pas dans leur langue maternelle, contrairement à de nombreux pays européens<sup>41</sup>.

Ensuite, les Néerlandais sont souvent en contact avec l'anglais dans leur vie quotidienne. Les jeunes sont particulièrement exposés à la culture pop américaine, mais en plus de cela, lorsqu'ils regardent un film ou une série, ceux-ci ne sont généralement pas doublés<sup>42</sup>.

Enfin, l'anglais et le néerlandais font partie de la famille des langues germaniques. Par conséquent, leur vocabulaire et leur syntaxe sont similaires.

Ces trois facteurs suggèrent donc que les Néerlandais ont de très bonnes compétences en anglais. Cette hypothèse est confirmée par Education First (EF), société spécialisée dans la formation linguistique et les séjours à l'étranger. En effet, EF a mis au point un indice EPI, c'est-à-dire un indice de compétence en anglais. Chaque année, l'entreprise établit un classement de la maîtrise de l'anglais à travers 100 pays et régions. Avec un score EF EPI de 70,27, les Pays-Bas sont en tête du classement de l'édition 2019<sup>43</sup>.

Étant donné qu'ils maîtrisent très bien cette langue, la parlent et l'entendent régulièrement, il n'est donc pas étonnant que les Néerlandais utilisent autant d'anglicismes et d'emprunts dans leur vie quotidienne. Cela explique pourquoi cette jeune femme utilise *no way* dans lors de sa discussion avec Jeroen van Bergeijk.

Pour le texte cible, j'ai opté pour une traduction plutôt qu'une conservation de l'anglais, car en français, les anglicismes et les emprunts de l'anglais sont beaucoup moins fréquents. Au même titre que l'italien ou l'espagnol, le français est une langue romane et cette famille de langues emprunte beaucoup moins de mots à l'anglais que les langues germaniques. Comme l'explique Paul Bogaards :

La situation du français est assez comparable à celle des autres langues romanes, l'espagnol et l'italien, à cette différence près que le nombre d'anglicismes bien établis dans la langue générale semble être bien plus élevé en italien que dans les deux autres langues romanes. Par contre, les langues germaniques, l'allemand et le néerlandais,

---

<sup>41</sup> VELTMAN, C. (2016). *Het gebruik van anglicismen in de Nederlandse taal*. Tilburg University, p. 8.

<sup>42</sup> EDWARDS, A. (2010). « Dutch English: tolerable, taboo, or about time too? », *English Today*, 26(1), p. 19.

<sup>43</sup> EF EPI 2019 – Pays-Bas. (s. d.). Consulté le 18 février 2020, à l'adresse <https://www.ef.be/fr/epi/regions/europe/netherlands/>



semblent avoir emprunté sensiblement plus d'éléments à l'anglais que les langues romanes, et ces mots et expressions se sont mieux installés dans la langue générale<sup>44</sup>.

Il est indéniable que le français a intégré dans son vocabulaire des mots provenant de la langue anglaise. En effet, entre le XXe siècle et le XXIe siècle, il y a eu « une augmentation de près de 60 % par rapport au lexique qui était disponible au début XXe siècle, ce qui est, sous tous les rapports, énorme<sup>45</sup>. » Toutefois, la fréquence des anglicismes dans la langue parlée n'est pas si élevée. Paul Bogaards a réalisé des calculs à partir d'entretiens qui avaient été enregistrés et transcrits par K. Beeching. Ces entretiens concernaient des sujets quotidiens et avaient été réalisés avec des Français issus de différents âges et classes sociales. Sur les 148 000 mots prononcés, 440 étaient des anglicismes. Ils représentaient donc 0,3 % des échanges. En outre, Paul Bogaards ajoute que :

Dans ces textes parlés, ce sont de nouveau des mots comme *club*, *week-end* et *tennis*, donc des mots bien intégrés, qui constituent la part la plus large dans la fréquence des anglicismes<sup>46</sup>.

Par conséquent, étant donné que les francophones utilisent moins d'anglicismes que les néerlandophones et qu'ils représentent un très faible pourcentage de leurs conversations, j'ai préféré traduire *no way* par « aucune chance » en français. Traduire l'expression ne dénature en aucun cas le récit et est plus réaliste d'un point de vue culturel pour un lecteur francophone.

Le raisonnement que je viens d'énoncer ci-dessus explique également la raison pour laquelle j'ai préféré harmoniser le monologue du client qui utilisait énormément d'anglicismes lors de sa conversation téléphonique :

Texte source	Texte cible
Maar <b>dude!</b> Dat heb ik ook!	Mais <b>mec!</b> Moi aussi !
Ik zat te denken... als ik nou de <b>bikebusiness</b> verkoop...	Je suis en train de penser... si je vends le <b>commerce de vélos</b> maintenant...
Ze moet gewoon een Australische bankier nemen. Een <b>regular guy</b> .	Il faut juste qu'elle prenne un banquier australien. Un <b>type normal</b> .

<sup>44</sup> BOGAARDS, P. (2008). *On ne parle pas français : la langue française face à l'anglais*. Bruxelles : De Boeck Dukulot

<sup>45</sup> BOGAARDS, P., *op. cit.*

<sup>46</sup> *Ibid.*

Ja, het weer is hier kut. <b>Duh.</b>	La météo ici est pourrie. <b>Bah oui.</b>
---------------------------------------	---

Je reviendrai plus en détail sur d'autres anglicismes présents dans ce livre dans la section réservée aux anglicismes.

### 3. Problèmes linguistiques

Translation problems can also arise from structural differences in the vocabulary, syntax and suprasegmental features of the two languages. Some of these linguistic translation problems are restricted to language pairs, as might be the case of cognates or false friends, one-to-many or one-to-zero equivalences. [...] Contrastive grammar and comparative stylistics can provide valuable help in solving these problems.

Texte source	Texte cible
Ik betwijfel of dat nou zo'n slimme tactiek is. Het kost <b>benzine</b> , je wordt er moe van en als je op een centrale plek in de stad staat zou je toch ook oproepen moeten krijgen.	Je doute que ce soit une si bonne tactique, car ça coûte de l' <b>essence</b> , ça fatigue et si on attend à un endroit central, on devrait de toute manière également recevoir des demandes.

Dans le texte source, l'auteur parle de *benzine* à mettre dans la voiture et qui coûte de l'argent. Le terme « benzine » existe également en français, mais ne veut pas dire la même chose qu'en néerlandais. En effet, en français, la benzine renvoie à un mélange d'hydrocarbures qui est employé comme solvant ou détachant. Par contre, en néerlandais, c'est un liquide provenant de la distillation du pétrole et qui est utilisé comme carburant pour les moteurs. Autrement dit, *benzine* en néerlandais équivaut au mot « essence » en français. Nous avons donc affaire à des faux amis conceptuels complets<sup>47</sup>, c'est-à-dire à des faux amis qui n'ont aucune signification en commun. Il est tout de même important de préciser que le mot « benzine » est utilisé dans le sens d'« essence » en Suisse. Dans ce cas, il s'agit d'un régionalisme.

### 4. Problèmes spécifiques à un texte donné

Some translation problems are specifically bound to one particular source text, as may be the case for certain figures of speech, neologisms or puns. Since solutions to these

<sup>47</sup> ALBRECHT, J. & MÉTRICH, R. (2016). *Manuel de traductologie*. Berlin : De Gruyter, p. 318.

text-specific problems cannot be generalized and applied to similar cases, the translator must be prepared to act creatively.

Texte source	Texte cible
<p>Zuidastypes zijn dol op Uber. Ze zitten altijd <b>strak in het (mantel)pak</b>, zijn gehaast, zakelijk en beleefd.</p>	<p>La population de Zuidas adore Uber. Les Zuidassiens sont toujours <b>tirés à quatre épingles dans leur costume</b>, pressés, professionnels et polis.</p>

Cet exemple met en lumière un jeu de mots que Jeroen van Bergeijk a réalisé dans l'un de ses chapitres. Il parle de la population qui travaille dans le quartier financier de Zuidas, un quartier qui se situe au sud d'Amsterdam et qui est principalement fréquenté par des hommes d'affaires, des banquiers, des avocats, c'est-à-dire par des personnes toujours bien habillées et chics. C'est pour cette raison qu'il a décidé de faire le jeu de mots *ze zitten altijd strak in het (mantel)pak*. Il ne s'est pas contenté d'écrire *strak in het pak*, mais a décidé de rajouter une nuance grâce à *mantel* entre parenthèses devant *pak*. De cette manière, il fait un clin d'œil à la population de ce quartier qui est toujours bien apprêtée et souvent vêtue d'un costume pour les hommes et d'un tailleur pour les femmes. Étant donné que ce jeu de mots est extrêmement spécifique au néerlandais et que je n'ai pas réussi à le conserver aussi explicitement en français, j'ai décidé d'écrire « tirés à quatre épingles dans leur costume ». L'effet comique n'est peut-être pas aussi bien rendu, mais le clin d'œil aux Zuidassiens et la mise en lumière de leur tenue sont toujours présents dans ma traduction.

## B. Stratégies traductologiques

Afin de résoudre ces problèmes traductologiques, il est nécessaire d'utiliser à bon escient des « stratégies traductologiques » pour reprendre les termes de Chesterman dans son ouvrage *Memes of Translation*<sup>48</sup>. Les stratégies traductologiques sont d'une importance capitale puisqu'elles permettent au traducteur de réaliser la meilleure traduction possible. C'est d'ailleurs ce qu'Andrew Chesterman explique dans le quatrième chapitre son ouvrage :

[...] strategies are ways in which translators seek to conform to norms. Note: not to achieve equivalence, but simply to arrive at the best version they can think of, what they regard as optimal translation. A strategy is thus a kind of process, a way of doing something.

Strategies, in the sense I shall use the term, are thus forms of explicitly *textual* manipulation. They are directly observable from the translation product itself, in comparison with the source text.

Chesterman propose une classification heuristique des stratégies traductologiques, qu'il classe en trois catégories différentes : les stratégies syntactiques/grammaticales, sémantiques et pragmatiques<sup>49</sup>. En raison du nombre important de stratégies qu'Andrew Chesterman énonce, j'ai décidé de ne choisir que deux sous-catégories pour chaque catégorie et de les accompagner d'exemples pertinents.

### 1. Stratégies syntactiques/grammaticales

#### 1.1 Transposition (G3)

Texte source	Texte cible
En ik besluit mijn mail aan de supportafdeling <b>met het verzoek</b> of Uber zo goed zou willen zijn me deze fout te vergeven en de eensterbeoordeling te verwijderen.	Je conclus mon e-mail <b>en demandant</b> si Uber aurait l'amabilité de me pardonner cette erreur et de supprimer la note d'une étoile.

<sup>48</sup> CHESTERMAN, A. (2016). *Memes of Translation: The Spread of Ideas in Translation Theory* (Revised Edition), Amsterdam : John Benjamins Publishing Company.

<sup>49</sup> *Ibid.*, p. 93.

Cette stratégie, que l'on peut également retrouver dans la taxinomie de Vinay & Darbelnet<sup>50</sup>, renvoie à un cas de figure où le traducteur réalise une transposition. Dans ce cas-ci, j'ai bien eu recours à une transposition étant donné que j'ai traduit le groupe nominal prépositionnel *met het verzoek* par « en demandant ». Le groupe nominal dans le texte source devient un participe présent dans le texte cible. J'ai donc réalisé une dénominisation.

### 1.2 Changement dans la structure d'une clause (G6) + changement d'unité (G4)

Texte source	Texte cible
Veel chauffeurs, ik inclus, zijn <b>hier</b> blij <b>mee</b> . Want op die manier <b>maak je</b> zo efficiënt mogelijk <b>gebruik van</b> je werktijd.	De nombreux chauffeurs, moi y compris, apprécient ce <b>mode de fonctionnement</b> , <b>car</b> de cette façon, <b>le temps de travail</b> est rentabilisé le mieux possible.

Le premier changement qui s'opère entre le texte source et le texte cible est que l'on passe d'une voix active à une voix passive. En effet, j'ai traduit *maak je zo efficiënt mogelijk gebruik van je werktijd* par « le temps de travail est rentabilisé le mieux possible ». J'ai donc transformé la phrase et ai fait du complément d'objet le sujet, ce qui rend nécessaire l'utilisation du passif.

Ensuite, en traduisant *gebruik maken van*, verbe transitif indirect, par « rentabiliser », verbe transitif direct, j'ai réalisé un second changement dans la structure.

La troisième modification que j'ai effectuée est la transformation de deux phrases en une seule. J'ai décidé de ne pas suivre la structure de l'auteur et de plutôt les fusionner. Par conséquent, en plus d'un changement dans la structure de la clause (G6), j'ai aussi réalisé un changement d'unité (G4).

Enfin, dans ce cas-ci, j'ai également réalisé une transposition puisque l'adverbe *hiermee* est devenu un groupe nominal, à savoir « ce mode de fonctionnement ». Contrairement à l'exemple précédent, c'est cette fois dans le texte cible que le nom se retrouve. J'ai donc réalisé une nominalisation.

<sup>50</sup> VINAY, J., & DARBELNET, J (1977). *Stylistique comparée du français et de l'anglais : méthode de traduction*, Paris : Didier.

## 2. Stratégies sémantiques

### 2.1 Antonymie (S2)

Texte source	Texte cible
Ook de Oudebrugsteeg is <b>niet makkelijk</b> te bereiken.	Même l'Oudebrugsteeg est <b>difficile</b> à atteindre.

Cet exemple permet de mettre en évidence l'utilisation de deux antonymes. Alors que l'auteur a choisi d'utiliser l'adjectif *makkelijk* et de le nier à l'aide de *niet*, j'ai préféré utiliser directement le terme « difficile » afin d'être plus claire et de supprimer *niet*.

### 2.2 Hyponymie (S3)

Texte source	Texte cible
De meeste drinkers zijn ervan overtuigd dat ze een stuk gezelliger worden met een paar drankjes <b>op</b> .	La plupart des buveurs d'alcool sont convaincus qu'ils sont nettement plus sociables une fois qu'ils ont <b>bu</b> quelques verres.

Cette phrase du livre illustre la relation d'hyponymie/hyperonymie entre *op(hebben)* et « boire ». En néerlandais, nous avons affaire à un hyperonyme et en français, à un hyponyme. Le mot néerlandais a une portée beaucoup plus large alors que le mot français est nettement plus spécifique et restreint. En effet, *ophebben* peut être utilisé dans différents contextes puisqu'il signifie « avoir consommé quelque chose ». Il peut donc vouloir dire « avoir bu », mais également « avoir mangé », « avoir avalé », etc. Le verbe français « boire », quant à lui, aura toujours la signification unique d'« avaler un liquide ».

### 3. Stratégies pragmatiques

#### 3.1 Modification de l'explicitation (PR2)

Texte source	Texte cible
Een oproep vanaf het Rokin, waar je nergens stil kan staan. Maar het is middernacht en gelukkig is net die ene laad- en losplek op het Rokin vrij. Ellis belt en vraagt waar ik ben. Ik leg uit waar <b>op het Rokin</b> ik sta.	Un appel depuis le Rokin, là où il n'y a aucun endroit pour s'arrêter. Mais il est minuit et par chance, la seule zone réservée au chargement et au déchargement sur le Rokin est justement libre. Ellis me téléphone et me demande où je suis. Je lui explique <b>où je me trouve</b> .
Mare werd naar <b>het AMC</b> gebracht, waar ze een paar uur later aan haar verwondingen overleed.	Mare fut emmenée <b>à l'hôpital AMC</b> où elle succomba à ses blessures quelques heures plus tard.

Dans le premier exemple, j'ai décidé de ne pas répéter « sur le Rokin », car l'emplacement a déjà été spécifié plusieurs fois dans les phrases précédentes. Le lecteur est donc au courant de l'endroit où Jeroen van Bergeijk attend les passagers. Répéter encore une fois « sur le Rokin » est redondant et n'apporte rien au texte. J'ai donc eu recours à une modification, et plus précisément, à une suppression de l'explicitation.

Dans le deuxième exemple, j'ai appliqué le procédé contraire. En effet, j'ai ajouté dans ma traduction un élément (« à l'hôpital ») qui n'était pas présent dans le texte source. Pour un lecteur francophone qui ne connaît pas spécialement Amsterdam, l'AMC n'est probablement pas une référence familière. Même si, avec le contexte, il peut comprendre qu'il s'agit d'un centre de soins ou d'un hôpital, je considère tout de même qu'il est préférable d'ajouter ces trois mots. Ainsi, tout malentendu est dissipé.

#### 3.2 Changement interpersonnel (PR4)

Texte source	Texte cible
Tien tips om <b>je</b> Uberchauffeur tevreden te houden	Dix conseils pour satisfaire <b>votre</b> chauffeur Uber

Dans ce titre, ainsi que dans l'entièreté de ce chapitre, l'auteur s'adresse au lecteur en utilisant le pronom *je*. Il explique au lecteur, et donc au potentiel client Uber, ce qu'il doit faire

pour être bien vu par le chauffeur et ainsi recevoir une bonne note à la fin de la course. Même si la forme polie *u*, équivalent du « vous », existe aussi en néerlandais, Jeroen van Bergeijk n’y a pas eu recours. Cela s’explique notamment par le fait que lorsqu’une personne rédige un texte en néerlandais et qu’elle s’adresse à un large public, elle va préférer la forme *je*. C’est une manière de réduire la distance entre l’auteur et les personnes auxquelles est destiné le texte. Le site internet *TaalTelefoon* l’explique d’ailleurs dans l’une de ses pages dédiées à l’utilisation de *je, jij/jullie/u* :

Zodra u een meer vertrouwelijke band met de toehoorder, gesprekspartner of lezer hebt, kunt u naar de vertrouwelijke vormen *je, jij* en *jullie* overschakelen. Wanneer dat kan, is een kwestie van aanvoelen. Vermijd in elk geval dat u in een bepaalde situatie of context vertrouwelijke vormen en beleefdheidsvormen vermengt<sup>51</sup>.

Toutefois, lors de ma traduction, j’ai choisi d’écrire « vous » plutôt que « tu ». Le vouvoiement en français est généralement la norme dans ce type de cas, comme l’explique Mat Pires<sup>52</sup> dans l’un de ses articles où il cite notamment M. Grevisse et A. Goosse :

Un TU référant au lecteur est surtout envisageable dans le cadre de locutions figées en TU, et d’un certain nombre de scénographies (se déroulant à une époque révolue, ou entre locuteurs non-natifs, jeunes, ou ayant une forte complicité entre eux). Le nombre d’énoncés relevant d’une interpellation directe du lecteur en TU sans figement et sans mise en scène est très réduit.

Comme le relèvent M. Grevisse et A. Goosse, « Certaines expressions avec tutoiement [...] peuvent être figées et s’utilisent avec une personne que l’on vouvoie » (1988, § 631 *b*). Ces formes à caractère citationnel offrent à l’auteur la possibilité de couler dans son texte des formes TU “obligatoires”, et donc en quelque sorte peu critiquables. Bien évidemment, il ne s’agit en réalité ni de hasard ni d’obligation, mais d’un choix stylistique fort astucieux, permettant de rapprocher le journaliste de son lectorat.

À part lors de l’utilisation de locutions figées construites avec le pronom « tu », un auteur francophone aura donc plutôt recours au vouvoiement qu’au tutoiement. C’est donc pour cette raison que j’ai préféré utiliser le « vous » plutôt que le « tu » dans ma traduction.

---

<sup>51</sup> TAALTELEFOON. *je, jij / jullie / u*. (s. d.). Consulté le 20 février 2020, à l’adresse <https://www.taaltelefoon.be/je-jij-jullie-u>

<sup>52</sup> PIRES, M. (2004). « Usages et stratégies de tutoiement dans l’écrit public », *Langage et société*, 108 (2), p. 27-56.



## C. Les éléments paratextuels

Les éléments paratextuels font partie intégrante des œuvres littéraires. Dans son ouvrage *Seuils*, Gérard Genette définit ce qu'est le paratexte :

Un certain nombre de productions, elles-mêmes verbales ou non, comme un nom d'auteur, un titre, une préface, des illustrations, dont on ne sait pas toujours si l'on doit ou non considérer qu'elles [...] appartiennent [au texte], mais qui en tout cas l'entourent et le prolongent, précisément pour le présenter, au sens habituel de ce verbe, mais aussi en son sens le plus fort : pour le rendre présent, pour assurer sa présence au monde, sa « réception », et sa consommation, sous la forme, aujourd'hui du moins, d'un livre<sup>53</sup>.

Par conséquent, certains éléments paratextuels étaient déjà présents dans le texte source. C'est le cas par exemple du nom de l'auteur ou du titre. Toutefois, en traduisant, j'ai introduit un autre élément paratextuel bien précis, à savoir des notes du traducteur.

Les notes du traducteur comprennent des informations qui sont généralement ajoutées en bas de page par le traducteur. Elles sont donc ajoutées par une personne tierce et s'adressent au lectorat cible. Le traducteur y a recours lorsqu'il juge que certaines parties de l'ouvrage nécessitent une explication plus poussée ou une explicitation, comme l'explique Jean Delisle dans *La traduction raisonnée* :

On peut dire que ces notes ont presque toujours un caractère *didactique* et *dialogique* : s'interposant entre l'auteur et le lecteur, le traducteur, qui se fait pédagogue, voire présentateur de l'œuvre, prend momentanément la parole pour donner une indication, une précision, une définition au lecteur de sa traduction<sup>54</sup>.

Les notes du traducteur ont donc une fonction informative.

Ces notes ne sont pas appréciées de tous. Comme l'explique Jean Delisle, « certains critiques les condamnent avec véhémence, y voyant une solution de paresse, un aveu d'échec, une preuve d'incompétence, ou encore une forme humiliante de déshonneur<sup>55</sup>. » Je ne suis pas d'accord avec ce point de vue et ne considère pas que le recours à des notes du traducteur soit un aveu d'échec. Dans ma traduction, je n'ai pas utilisé des notes du traducteur par dépit. Au

---

<sup>53</sup> GENETTE, G. (1987). *Seuils*, Paris : éditions du Seuil, p. 7.

<sup>54</sup> DELISLE, J. & FIOLA, M.A. (2013). *La traduction raisonnée : Manuel d'initiation à la traduction professionnelle de l'anglais vers le français*. (3e édition ed.). Ottawa : University of Ottawa Press, p. 224.

<sup>55</sup> *Ibid.*

contraire, c'est un choix personnel que j'ai réalisé. En effet, certaines références me paraissaient peu claires pour le lectorat francophone. En utilisant cette stratégie, je désirais simplement donner un choix au lecteur : soit lui donner l'occasion d'en apprendre davantage sur ces références sans devoir faire des recherches supplémentaires soit lui permettre d'ignorer les informations complémentaires et de poursuivre sa lecture.

Les notes du traducteur peuvent être divisées en plusieurs sous-catégories. Voici une typologie de celles que j'ai utilisées dans ma traduction :

### 1. La note définition

Le but de cette note est aisément compréhensible : « définir un mot ou une expression que le traducteur choisit de ne pas traduire<sup>56</sup>. »

Texte source	Texte cible
Rond het middaguur werd daar de lunch, <b>broodjes bal</b> met patat, geserveerd. Klaas liet de lunch aan zich voorbijgaan. Tevreden stond hij aan de baar met een <b>kopstootje</b> voor zich.	Vers midi, le déjeuner fut servi : des <b>broodjes bal</b> <sup>57</sup> avec des frites. Klaas passa son tour. Satisfait, il s'installa à la barre avec un <b>kopstoot</b> <sup>58</sup> devant lui.

Dans ce passage, l'auteur mentionne un plat typique néerlandais : le *broodje bal*. Ce plat, un sandwich aux boulettes de viande hachée, est similaire au *meatball sandwich* américain. Cependant, la recette n'est pas la même. Le *broodje bal* est servi avec une sauce curry, de la moutarde ou de la mayonnaise alors que le *meatball sandwich* est fait à base de sauce tomate. Le *broodje bal* est donc spécifique à la culture néerlandaise. Il ne peut pas être considéré comme un *meatball sandwich*, pour reprendre le terme anglais, ou comme un sandwich aux boulettes. Par conséquent, aucune traduction française ne convient vraiment ni n'existe pour ce terme.

Dans ce cas-ci, avoir recours à une note définition me semble être la stratégie la plus adaptée. En effet, elle permet non seulement d'expliquer en quelques mots au lecteur ce dont il s'agit, mais aussi de le plonger dans la culture néerlandaise. Un lien se crée entre la langue source et la langue cible tout en permettant au lectorat de recevoir les informations nécessaires.

C'est ce que Zhuyu Jiang explique dans son article *Footnotes* :

<sup>56</sup> DELISLE, J. & FIOLA, M.A., *op. cit.*, p. 226.

<sup>57</sup> Sandwichs aux boulettes de viande hachée (N.d.l.T.).

<sup>58</sup> Une bière accompagnée d'un verre à shot de genièvre (N.d.l.T.).

They enable translators to preserve the “whole” original work without sacrificing the meaning, form or taste of it. [...] Footnotes enable the original culture and the target culture to form a kind of reciprocal and communicating relationship. [...] Footnotes supplement and support the translation with necessary information<sup>59</sup>.

J’ai recouru à la même stratégie pour *kopstootje* puisque c’est également typique de la culture néerlandaise. Même si le *kopstoot* est similaire au cocktail *Boilermaker*, ou « chaudronnier » en français, il n’est pas totalement identique. Le chaudronnier est composé d’un verre de bière ainsi que d’un verre à shot de whisky tandis que le *kopstoot* consiste en un verre de bière accompagné d’un verre à shot en forme de tulipe dans lequel est versé du genièvre. En raison de ces différences, j’ai donc conservé le mot néerlandais et ai ajouté une note définition.

## 2. La note de traduction

Ce type de note est également présent dans ma traduction et consiste en une « note où figure une traduction<sup>60</sup>. »

Texte source	Texte cible
‘ <b>Weißt du wohin du gehen sollst?</b> ’ vraagt de vrouw als ze op de achterbank heeft plaatsgenomen.	« <i>Weißt du wohin du gehen sollst</i> <sup>61</sup> ? », demande la dame après avoir pris place sur la banquette arrière.

Dans ce livre, Jeroen van Bergeijk discute avec des passagers étrangers et ceux-ci ne savent parfois pas parler néerlandais. Il essaye donc de communiquer avec eux dans leur langue. Dans le livre, il a réécrit les anecdotes en laissant les phrases dans la langue étrangère, c’est-à-dire en allemand, en anglais ou en espagnol par exemple. Puisque les compétences linguistiques des francophones et des néerlandophones ne sont pas identiques, j’ai décidé d’ajouter des notes de traduction. Je reviendrai toutefois plus en détail sur ce choix de notes dans les commentaires consacrés à la présence de passages en langues étrangères.

<sup>59</sup> JIANG, Z. (2015). « Footnotes: Why and how they become essential to world literature? », *Neohelicon*, 42(2), p. 687-694.

<sup>60</sup> DELISLE, J. & FIOLA, M.A., *op. cit.*, p. 225.

<sup>61</sup> « Savez-vous où vous devez vous rendre ? » (N.d.l.T.)

### 3. La note explicative

Texte source	Texte cible
Je voelt gewoon dat ze discussie willen. Pfff. <b>Kaaskoppen</b> . Met alle respect voor u, hoor. Daar heb ik echt geen zin in	Tu sens qu'ils veulent juste lancer le débat. Pfff. <b>Kaaskoppen</b> <sup>62</sup> . Sans vous offenser, hein ! J'en ai aucune envie.

Grâce à ce type de note, davantage de précisions sont apportées par le traducteur à propos d'un élément. Dans le cas ci-dessus, j'ai décidé de conserver l'expression du texte source, mais d'expliquer d'où elle provenait, car elle n'est peut-être pas familière à tous les lecteurs francophones. En effet, cette expression est bien connue en Belgique, plus particulièrement à Bruxelles<sup>63</sup>. Par contre, un lecteur français ou suisse ne la comprendra probablement pas. C'est pour cette raison qu'en plus d'être explicative, cette note est également une « note de traduction », car j'ai ajouté une traduction littérale devant l'explication. Si une personne ne connaît pas l'expression et n'a aucune notion de néerlandais, elle ne comprendra pas l'explication de *kaaskoppen*. Grâce à la traduction littérale « têtes de fromage », elle est ainsi mise au courant du rapport avec le fromage.

Texte source	Texte cible
'Die gasten van TCA. Wollah! Die vroegen een barkie, man.'	« Les types de TCA <sup>64</sup> ... Wallah! Ils demandaient 100 euros mon gars. »

Ici également, j'ai utilisé une note explicative. Comme je l'ai expliqué dans mon commentaire concernant les problèmes pragmatiques, je considère qu'elle est nécessaire pour que le lecteur qui n'est pas familier avec la ville d'Amsterdam puisse aisément comprendre ce à quoi TCA renvoie.

### 4. La note signalétique

La note signalétique permet, comme son nom l'indique, de signaler au lecteur qu'un mot ou une phrase du texte source est rédigé dans la langue cible. C'est pourquoi Jean Delisle

---

<sup>62</sup> Têtes de fromage : expression désignant de façon injurieuse et péjorative un Néerlandais et qui provient des paysans qui utilisaient comme casques les moules en bois servant à faire du fromage (N.d.l.T.).

<sup>63</sup> Le français de Belgique et belgicisms. (s. d.). Consulté le 28 mai 2020, à l'adresse <https://www.jchr.be/langage/belgicisms.htm>

<sup>64</sup> Taxicentrale Amsterdam : compagnie de taxi la plus populaire dans la ville d'Amsterdam (N.d.l.T.).

explique que « la note signalétique est plutôt de nature éditoriale<sup>65</sup>. » Pour cette raison, elle n'est habituellement pas accompagnée de l'abréviation N.d.T. ou N.d.l.T.

<b>Texte source</b>	<b>Texte cible</b>
'Bonsoir,' zegt hij.	« Bonsoir <sup>66</sup> », dit-il.
'Vous aimez Tinder?'	« Vous aimez Tinder <sup>67</sup> ? »

Dans cet extrait, les notes sont donc signalétiques puisque je les ai ajoutées afin de spécifier au lecteur que ces parties étaient écrites en français dans le texte source. Indiquer au lecteur à quels moments l'auteur parle français est nécessaire. En ne mettant aucune note signalétique, l'étrangéisation aurait été perdue et le passage n'aurait pas été très clair.

Comme en témoignent ces exemples, les notes du traducteur m'ont donc été utiles à plusieurs reprises. Malgré les avis partagés les concernant, je pense tout de même que des explications supplémentaires sont parfois nécessaires pour rendre la lecture plus fluide aux lecteurs.

---

<sup>65</sup> DELISLE, J. & FIOLA, M.A. (2013), *op. cit.*, p. 225.

<sup>66</sup> En français dans le texte.

<sup>67</sup> En français dans le texte.

## D. La présence de passages en langues étrangères (anglais, allemand, espagnol)

Jeroen van Bergeijk véhicule de nombreuses personnes à travers la ville d'Amsterdam, et notamment des touristes. Il relate donc son expérience avec des clients américains, anglais, un Espagnol et deux Allemandes. Même s'il rapporte les conversations majoritairement en néerlandais, il écrit toutefois quelques phrases dans la langue maternelle du passager afin de montrer son caractère étranger ou de montrer la difficulté à se comprendre. En voici quelques exemples :

### 1. L'anglais

Texte source	Texte cible
' <b>You were a great ride,</b> ' zegt de vrouw. ' <b>Stick with your new career.</b> ' De man drukt me een paar dollarbiljetten in handen.	« <i>You were a great ride</i> <sup>68</sup> », me dit la dame. « <i>Stick with your new career</i> <sup>69</sup> . » L'homme me glisse quelques dollars dans la main.

### 2. L'allemand

Texte source	Texte cible
' <b>Weißt du wohin du gehen sollst?</b> ' vraagt de vrouw als ze op de achterbank heeft plaatsgenomen. ' <b>Eh... ja. Glaube ich doch,</b> ' mompel ik, terwijl ik langzaam optrek en geen flauw idee heb waar we heen gaan.	« <i>Weißt du wohin du gehen sollst</i> <sup>70</sup> ? », demande la dame après avoir pris place sur la banquette arrière. « <i>Eh... ja. Glaube ich doch</i> <sup>71</sup> », marmonné-je tandis que je démarre lentement, sans avoir la moindre idée de l'endroit où nous nous rendons.

<sup>68</sup> « Vous étiez un très bon chauffeur » (N.d.I.T.)

<sup>69</sup> « Continuez cette nouvelle carrière » (N.d.I.T.)

<sup>70</sup> « Savez-vous où vous devez vous rendre ? » (N.d.I.T.)

<sup>71</sup> « Heu... oui. Je pense. » (N.d.I.T.)

### 3. *L'espagnol*

Texte source	Texte cible
Ernesto schrikt wakker. Hij kijkt verward om zich heen. ‘¿Qué pasa?’ ‘¿Tu casa...?’ zeg ik. Ernesto wrijft in zijn ogen. ‘Alles klaar?’ vraag ik.	Ernesto se réveille en sursaut. Il regarde autour de lui, confus. « ¿Qué pasa <sup>72</sup> ? » « ¿Tu casa <sup>73</sup> ...? », lui dis-je. Ernesto se frotte les yeux. « Tout va bien ? », demandé-je.

Comme ces différents exemples le montrent, j’ai décidé de conserver ces passages dans la langue étrangère. En effet, il ne s’agit pas de longs passages écrits dans une autre langue, mais bien d’une ou deux phrases seulement.

Étant donné mon choix de traduction majoritairement étrangérisante, je suis d’avis que cette stratégie de conservation permet au lecteur d’être davantage plongé dans le multiculturalisme de ce livre. En étant mis face à quelques phrases en anglais, en allemand ou en espagnol, le lectorat peut davantage se faire une idée des passagers. De plus, dans le cas de l’allemand et de l’espagnol, le fait que les clients parlent dans leur langue maternelle influence l’interaction que Jeroen van Bergeijk a avec eux. Par exemple, lorsqu’il parle avec le passager espagnol, leur dialogue consiste en un mélange de néerlandais, d’espagnol et d’allemand. C’est précisément ce mélange de langues qui montre les difficultés qu’ils éprouvent à communiquer et à se comprendre.

Néanmoins, j’ai quand même réfléchi à plusieurs reprises au fait de conserver ces passages en langue étrangère ou non. Alors que le public néerlandophone est connu pour sa maîtrise des langues étrangères, et surtout de l’anglais, le public francophone, lui, n’a pas si bonne réputation. Certes, l’indice EPI, dont j’ai déjà parlé dans les commentaires sur les problèmes culturels, classe la Belgique à la 13<sup>e</sup> place de son classement pour l’année 2019. Cependant, ce sont les Flamands qui permettent aux Belges d’être si bien classés. Un autre article publié sur le site d’EF explique que les Flamands obtiennent un score de 65,01 alors que celui des Wallons est de 58,22. Par conséquent :

---

<sup>72</sup> « Que se passe-t-il ? » (N.d.I.T.)

<sup>73</sup> « Ta maison... ? » (N.d.I.T.)

En excluant les autres régions, la Flandre se positionnerait 5<sup>ème</sup> du classement mondial. La Wallonie serait reléguée à la 30<sup>ème</sup> position, à seulement une place de la France. Le signe d'une véritable scission entre les deux régions en termes de maîtrise de la langue anglaise<sup>74</sup>.

Ainsi, les Flamands feraient partie du top 14. Ils se classeraient donc parmi les pays du monde ayant une « très bonne » maîtrise de l'anglais, tout comme les Pays-Bas. Les Wallons, quant à eux, se retrouveraient dans la troisième catégorie, à savoir celle des pays ayant une maîtrise « moyenne » de l'anglais, au même titre que les Français.

Cette différence de niveau entre les néerlandophones et les francophones explique donc mon choix en matière de traduction. Même si une partie de la francophonie maîtrise l'anglais, elle ne représente pas la majorité. Dès lors, l'utilisation d'une note de traduction pour cet exemple permet de s'assurer que les propos soient compris par l'ensemble du lectorat. En effet, *to stick with* est une expression que le lecteur ayant une connaissance très basique de l'anglais ne comprendra pas. Il en va de même pour *to be a great ride*.

Concernant l'allemand, j'ai également décidé d'avoir recours à des notes de traduction. En effet, alors que le niveau d'anglais des francophones n'est pas très élevé, leur niveau d'allemand est encore plus faible. Bien que la Belgique dispose de trois langues officielles, l'allemand est de loin la langue la moins bien maîtrisée par les Wallons. Dans leur article intitulé *Les connaissances linguistiques en Belgique*<sup>75</sup>, Jonathan Van Parys et Sven Wauters expliquent que seuls 2 % des Wallons connaissent « bien ou très bien » l'allemand, contre 18,5 % des Flamands. Bien que cette étude date de 2006 et que les pourcentages ont probablement évolué depuis, l'écart entre les deux communautés linguistiques n'a certainement pas été comblé. De plus, même si cette étude ne met en lumière que la situation en Belgique, il est difficile d'imaginer que les Québécois comprennent davantage l'allemand que les Wallons. Une note de bas de page n'est dès lors peut-être pas utile pour le public néerlandophone, mais est indispensable pour le lectorat francophone.

---

<sup>74</sup> « Les différences entre Belgique francophone et Belgique néerlandophone s'accroissent. » Consulté le 15 février 2020, à l'adresse <https://www.ef.be/fr/blog/language/classement-ef-epi-les-differences-entre-belgique-francophone-et-belgique-neerlandophone-saccroissent/>

<sup>75</sup> VAN PARYS, J. & WAUTERS, S. (2006). « *Les connaissances linguistiques en Belgique* », CEREC Working Papers



Enfin, pour l'espagnol, seules deux petites phrases sont rédigées dans cette langue et me semblent aisément compréhensibles. Toutefois, j'ai également choisi d'utiliser des notes de traduction par souci d'uniformité.

#### 4. Cas particulier : le français

En plus de ses aventures avec des clients allemands, anglais, américains et espagnols, Jeroen van Bergeijk raconte une anecdote à propos d'un Français. Dans son livre se retrouvent donc quelques phrases en français.

Texte source	Texte cible
' <b>Bonsoir</b> ,' zegt hij.	« <b>Bonsoir</b> <sup>76</sup> », dit-il.
Hij kijkt me vragend aan, begrijpt niet wat ik bedoel.	Il me regarde d'un air interrogateur, il ne comprend pas ce que je veux dire.
' <b>Vous aimez Tinder?</b> '	« <b>Vous aimez Tinder</b> <sup>77</sup> ? »

Pour ces passages, j'ai aussi utilisé des notes de bas de page, mais pas dans le même but. Comme expliqué précédemment, la note est ici signalétique et vise simplement à informer le lecteur que certaines phrases avaient été prononcées en français par l'auteur et son passager.

#### 5. Cas particulier : Ellis et Anthony

Ellis et Anthony sont deux clients anglais que l'auteur doit ramener à l'hôtel Mercure. Anthony est ivre mort et parle de manière incompréhensible en anglais.

Texte source	Texte cible
Anthony: 'Wergnonagotodemekurotel.'	Anthony : « <i>Wergnonagotodemekurotel.</i> »
Ik: 'Excuse me?'	Moi : « <i>Excuse me?</i> »
Anthony: 'Wergnonagotodemekurotel.'	Anthony : « <i>Wergnonagotodemekurotel.</i> »
Ik: 'Sorry?'	Moi : « <i>Sorry?</i> »
Ellis: 'We are going to the Mercure Hotel.'	Ellis : « <i>We are going to the Mercure Hotel</i> <sup>78</sup> . »
Anthony: 'Howmanyeurosissithotelfromhere?'	Anthony :
Ik: 'Say again?'	« <i>Howmanyeurosissithotelfromhere?</i> »

<sup>76</sup> En français dans le texte.

<sup>77</sup> En français dans le texte.

<sup>78</sup> « Nous allons à l'hôtel Mercure » (N.d.l.T.)

Anthony: 'Howmanyeurôôzzissitgoingcost?'	Moi : « <i>Say again?</i> »
Ik: 'Ja, dat weet ik niet, hè. Dat bepaalt Uber.'	Anthony : « <i>Howmanyeurôôzzissitgoingcost?</i> »
Ellis: 'That's fine mate, don't worry.'	Moi : « Heu, ça, je ne sais pas. C'est Uber qui le détermine. »
Anthony: 'Wazzyouname?'	Ellis : « <i>That's fine mate, don't worry</i> <sup>79</sup> . »
	Anthony : « <i>Wazzyouname?</i> »

Dans cette partie, j'ai décidé de ne pas recourir à des notes de bas de page lorsqu'Anthony parle. Il est important que ses propos incompréhensibles restent incompréhensibles. En outre, l'auteur n'a pas explicité les paroles d'Anthony dans ce paragraphe. Par contre, il l'a fait dans le suivant. Cela renforce donc mon choix de les conserver telles quelles.

Cependant, j'ai ajouté des notes de traduction lorsque Jeroen van Bergeijk et Ellis parlent, car ces parties doivent être comprises par les lecteurs. Même si la plupart des termes utilisés sont assez simples (*excuse me, sorry, say again*), j'ai quand même ajouté une note à chaque fois par souci d'uniformité.

Texte source	Texte cible
Wodoyusprt? – Who do you support? – oftewel: voor welk voetbalteam ben ik.	<i>Wodoyusprt? — Who do you support?</i> — Autrement dit : de quelle équipe de football suis-je supporter ?
Youknowigodamostronoverbyatran! – You know, I got almost run over by a tram! – oftewel: ik ben net bijna onder een tram gekomen.	<i>Youknowigodamostronoverbyatran! — You know, I got almost run over by a tram!</i> — Autrement dit : j'ai failli me faire écraser par un tram.
Ayeyoublondi? – Are you a blondie? – Oftewel: ben ik blond (en dan begint Anthony over mijn hoofd te aaien).	<i>Ayeyoublondi? — Are you a blondie?</i> — Autrement dit : suis-je blond (puis Anthony commence à me caresser la tête).
Wadhoteyougto – What hotel are you going to? – Oftewel: naar welk hotel breng je ons?	<i>Wadhoteyougto — What hotel are you going to?</i> — Autrement dit : à quel hôtel nous emmenez-vous ?

<sup>79</sup> « Ne t'en fais pas mec, c'est pas grave. » (N.d.l.T.)

Un peu plus bas, Anthony pose de nouveau des questions. Cette fois-ci, l'auteur a lui-même décidé de traduire ces questions, une première fois en anglais correct ainsi qu'une deuxième fois en néerlandais. J'ai donc conservé cette même structure.

Ma stratégie pour cette partie de chapitre a donc été de suivre la manière de faire de l'auteur. Lorsqu'il laissait les propos en anglais de manière incompréhensible, je les ai conservés comme tels dans la traduction et lorsqu'il explicitait ou traduisait les propos, j'ai fait de même.

## E. Les anglicismes

À plusieurs reprises dans ce livre, l'auteur utilise des termes anglais. Parmi ces termes, certains sont propres à Uber. Dans ce cas-là, c'est l'entreprise elle-même qui les a créés et Jeroen van Bergeijk les a conservés puisqu'aucune traduction néerlandaise officielle n'existait. Ce choix de conservation de la part de l'auteur n'est pas très étonnant étant donné l'aisance dont les néerlandophones font preuve avec l'anglais et les nombreux contacts qu'ils ont avec cette langue.

D'autres expressions sont quant à elles anglophones et ont été conservées telles qu'elles.

Ci-dessous, j'énonce les différents anglicismes présents dans le livre et mes décisions concernant leur (non) traduction.

### 1. Forward dispatch

Texte source	Texte cible
Dit fenomeen heet <i>forward dispatch</i> : er staat al een nieuwe klant voor je klaar terwijl je de huidige nog naar zijn bestemming moet brengen.	Ce phénomène s'appelle le <i>forward dispatch</i> : un nouveau client nous attend déjà alors que celui qui est dans la voiture n'a pas encore été déposé à sa destination.

Dans ce cas, l'auteur n'énonce que le terme anglais. Il ne le traduit pas ni ne réalise de paraphrase. Même si ces deux mots ne seront pas compris par l'entière du lectorat francophone, j'ai décidé de ne pas ajouter de traduction. Tout d'abord, parce qu'aucune traduction française officielle n'existe pour ce terme, mais également parce que l'explication qui suit est complète et permet au lecteur de comprendre ce dont il s'agit. La comparaison avec Netflix établie quelques lignes plus loin explicite encore plus le sens de *forward dispatch*. La traduction de ce terme est donc superflue.

### 2. God view

Texte source	Texte cible
Er blijkt een zogeheten ' <b>God View</b> ' in de Ubersoftware te bestaan waarmee employés de accounts van gebruikers kunnen inzien.	L'application Uber dispose d'un mode <i>God View</i> (mode « Dieu ») qui permet aux employés d'avoir accès aux comptes des utilisateurs.

Pour cet anglicisme, je n'ai pas procédé de la même façon. J'ai décidé d'ajouter une traduction littérale de *God View* entre parenthèses, à savoir « mode "Dieu" ». Ce qui a motivé mon choix est le fait que l'explication de ce mode n'est pas aussi complète que celle qui a été donnée pour *forward dispatch*. Traduire ces deux mots permet aux lecteurs francophones de saisir la subtilité du nom du logiciel : il a été baptisé *God View* parce qu'il permet aux chauffeurs d'avoir accès à toutes les données personnelles des utilisateurs de l'application. De plus, en faisant des recherches sur Google concernant ce mode *God View*, j'ai constaté que de nombreux sites tels que *L'Obs*<sup>80</sup> ajoutaient une traduction entre parenthèses.

### 3. *Binge-driving*

Texte source	Texte cible
<p>Daardoor kost het je meer moeite om te stoppen met kijken, dan om te blijven kijken. Het gevolg is Netflixverslaving. Het zogenaamde <i>binge-watches</i>. En evenzo zou <i>forward dispatch</i> er dus voor zorgen dat je de hele avond voor Uber blijft werken: <b><i>binge-driving</i></b> als het ware.</p>	<p>Ainsi, couper Netflix demande plus d'efforts que de continuer à fixer son écran. Ce mode de fonctionnement entraîne une addiction à Netflix, communément appelé le <i>binge watching</i>. De la même manière, le <i>forward dispatch</i> veut s'assurer que l'on continue à travailler pour Uber toute la soirée et fait donc faire du <b><i>binge driving</i></b> en quelque sorte.</p>

Lors de la traduction de cet extrait, j'ai décidé de conserver le terme *binge driving* que l'auteur utilise dans son livre. Le *binge watching* est aujourd'hui une expression anglophone qui est entrée dans le langage courant. Elle est formée sur l'expression *binge drinking*. Alors que le *binge drinking* renvoie à l'ingestion d'une grande quantité d'alcool en très peu de temps, le *binge watching*, lui, renvoie au visionnage en continu d'un grand nombre d'épisodes d'une même série.

Grâce au contexte, à l'explication du *binge watching* et à la similitude de la structure, le lecteur francophone peut facilement faire le lien entre le *binge watching* et le *binge driving*. Il peut ainsi comprendre qu'au même titre que le *binge watching*, le *binge driving* consiste à rouler pendant de nombreuses heures sans s'arrêter et à enchaîner les courses.

<sup>80</sup> BROUZE, E. (2016). « Uber accusé de laisser ses employés espionner ses clients. » *L'Obs*, consulté le 12 mai 2020, à l'adresse <https://www.nouvelobs.com/rue89/rue89-nos-vies-connectees/20161214.RUE6009/uber-accuse-de-laisser-ses-employes-espionner-ses-clients.html>

#### 4. *Hell*

Texte source	Texte cible
Nieuws komt naar buiten over interne software, <b>Hell</b> genaamd, waarmee Uber chauffeurs van concurrent Lyft kon bespioneren.	La nouvelle tombe : Uber utilisait un logiciel interne baptisé <b>Hell</b> (« enfer ») qui lui permettait d’espionner les chauffeurs de son concurrent Lyft.

Au même titre que *God View*, j’ai pris la décision d’ajouter une traduction littérale du mot *Hell* dans le texte cible. Le nom du logiciel est important ici étant donné qu’il a été baptisé comme cela en raison de la raison pour laquelle il a été créé. En ajoutant « enfer », le lectorat comprend la raison de son nom.

Dans la plupart des articles de journaux francophones tels que *Le Figaro*<sup>81</sup> ou *Libération*<sup>82</sup>, une traduction a également été ajoutée. Je suis donc d’avis qu’ajouter le mot « enfer » est nécessaire dans ce cas-ci.

#### 5. *Wisdom of the crowd*

Texte source	Texte cible
Immers, één slechte score hoeft niet zo'n probleem te zijn, het gaat om de <b>wisdom of the crowd</b> , de optelling van alle klantenbeoordelingen.	Après tout, une seule mauvaise évaluation ne doit pas être si problématique. C’est <b>la sagesse de la foule</b> , l’addition de toutes les notations des clients qui importe.

Dans ce passage, Jeroen van Bergeijk utilise l’expression anglaise *wisdom of the crowd*. Comme l’explique l’économiste Augustin Landier dans une interview accordée au journal *Le Figaro*, cette théorie émergente stipule qu’« en mettant ensemble des opinions nombreuses et d’origines diverses on obtient une précision dans nos prédictions avec laquelle un expert seul ne peut pas rivaliser<sup>83</sup>. » Une traduction néerlandaise ainsi qu’une traduction française existent

<sup>81</sup> LE FIGARO (2017). « Uber visé par une nouvelle enquête sur un logiciel espion. » Consulté le 11 mai 2020, à l’adresse <https://www.lefigaro.fr/flash-eco/2017/09/08/97002-20170908FILWWW00329-uber-vise-par-une-nouvelle-enquete-sur-un-logiciel-espion.php>

<sup>82</sup> LIBÉRATION (2017). « Uber fait l’objet d’une nouvelle enquête aux États-Unis. » Consulté le 11 mai 2020, à l’adresse [https://www.liberation.fr/planete/2017/09/08/uber-fait-l-objet-d-une-nouvelle-enquete-aux-etats-unis\\_1595119](https://www.liberation.fr/planete/2017/09/08/uber-fait-l-objet-d-une-nouvelle-enquete-aux-etats-unis_1595119)

<sup>83</sup> ZENNOU, A. (2020). « La sagesse de la foule, plus précise qu’un expert seul. » *Le Figaro*, consulté le 11 mai 2020 à l’adresse <https://www.lefigaro.fr/politique/2010/01/28/01002-20100128ARTFIG00515-la-sagesse-de-la-foule-plus-precise-qu-un-expert-seul-.php>

pour cette théorie, à savoir *wijsheid van de massa* et « la sagesse de la foule ». Cependant, l’auteur n’a pas utilisé la traduction néerlandaise et a préféré conserver l’anglais.

Lors de ma traduction, j’ai décidé de recourir à l’expression française étant donné qu’elle existe et qu’elle est répandue. De cette manière, la phrase est beaucoup plus claire pour le lecteur francophone et il n’est pas confus.

## 6. Social credit system

Texte source	Texte cible
In het <i>social credit system</i> , dat nu door de Chinese overheid wordt ontwikkeld, krijgt iedere burger een score die is gebaseerd op je uitingen op sociale media, aankopen in webwinkels, kredietwaardigheid, veroordelingen en arbeidsethos.	Avec le <b>système de crédit social</b> que le gouvernement chinois développe, chaque citoyen se voit attribuer une note en fonction de ses déclarations sur les réseaux sociaux, des achats qu’il réalise sur les sites de vente de ligne, de sa solvabilité, de ses condamnations et de son éthique professionnelle.

Il en va de même pour ce passage où l’auteur parle du système de crédit social chinois. Jeroen van Bergeijk a de nouveau fait le choix de conserver l’expression anglaise plutôt que d’utiliser la traduction néerlandaise existante, à savoir *sociaal kredietsysteem*. En traduisant, j’ai décidé d’utiliser la traduction française, « système de crédit social », puisque je ne vois pas l’intérêt de garder le terme anglais. Je considère que la conservation de l’anglais est encore moins pertinente ici, car l’expression originale est chinoise et non pas anglaise. C’est d’ailleurs pour cette raison que lorsqu’il cite le système de crédit social dans ses articles, le journal *Le Monde* écrit entre parenthèses le nom du programme en chinois.

Le crédit social est chinois : de 2014 à 2020, le gouvernement y a lancé un programme de construction du « système de crédit social » (*shehui xinyong tixi* en chinois) qui fait les choux gras de la presse occidentale et inspire des films de science-fiction<sup>84</sup>.

<sup>84</sup> PEDROLETTI, B. (2020). « En Chine, le « crédit social » des citoyens fait passer les devoirs avant les droits. » *Le Monde*, consulté le 11 mai 2020, à l’adresse [https://www.lemonde.fr/idees/article/2020/01/16/le-credit-social-les-devoirs-avant-les-droits\\_6026047\\_3232.html](https://www.lemonde.fr/idees/article/2020/01/16/le-credit-social-les-devoirs-avant-les-droits_6026047_3232.html)

## 7. #DeleteUber

Texte source	Texte cible
Uberchauffeurs doen niet mee aan de staking en als reactie daarop wordt <b>#DeleteUber</b> trending.	Les chauffeurs Uber ne participent pas à cette grève, ce qui entraîne la propagation du hashtag <b>#DeleteUber</b> (« supprimez Uber ») sur les réseaux.

Pour la traduction de cet hashtag, j'ai également préféré ajouter une traduction entre parenthèses. Si un lecteur ne comprend pas le mot *delete*, il ne saisira pas pourquoi des milliers d'utilisateurs ont supprimé leur compte Uber après la propagation de *#DeleteUber*.

## 8. Ridesharingtaxi's

Texte source	Texte cible
De gemeenteraad van New York besluit geen nieuwe vergunningen voor <b>ridesharing-taxi's</b> , zoals Uber en concurrent Lyft, meer te verlenen.	Le conseil municipal de New York décide de ne plus délivrer de nouvelles licences aux <b>VTC</b> tels qu'Uber et son concurrent Lyft.

La raison pour laquelle l'auteur a conservé le terme anglais « ridesharing » dans cette phrase est probablement parce qu'il n'existe pas de réelle traduction pour ce mot. Toutefois, une traduction existe bel et bien en français, à savoir « VTC ». Je l'ai donc utilisée dans le texte cible. Cette traduction est pertinente puisque ce mot est souvent utilisé pour renvoyer à des sociétés de taxi comme Uber et Lyft. De plus, selon le dictionnaire bilingue français — néerlandais *Van Dale*<sup>85</sup>, un VTC est :

± ubertaxi (taxidienst zonder officiële taxivergunning, met vrij tarief en alleen beschikbaar op bestelling; de auto heeft geen taxibordje en biedt plaats aan max. 9 personen)

Cette traduction approximative présente dans le dictionnaire *Van Dale* renforce donc l'hypothèse qu'il n'existe pas réellement de mot néerlandais pour désigner un VTC et explique pourquoi l'auteur a eu recours à l'anglais.

---

<sup>85</sup> VTC. (s. d.). Consulté le 11 mai 2020, à l'adresse <https://www.vandale.nl/gratis-woordenboek/frans-nederlands/vertaling/VTC>



## F. Le diminutif

À plusieurs reprises dans le texte source, l'auteur utilise certains mots au diminutif. Les diminutifs sont très fréquents en néerlandais et ne sont pas employés pour les mêmes raisons. Ils n'ont pas toujours le même but. Les exemples ci-dessous le prouvent et illustrent les différents emplois que le diminutif peut avoir.

### 1. L'emploi appréciatif

Texte source	Texte cible
Tevreden stond hij aan de baar met een <b>kopstootje</b> voor zich.	Satisfait, il s'installa à la barre avec un <i>kopstoot</i> devant lui.

Dans ce passage, j'ai remplacé *kopstootje* par *kopstoot*. Comme Sandra Vanneste l'explique dans son mémoire dédié à l'emploi du diminutif<sup>86</sup>, ce dernier est très répandu chez les néerlandophones. *Kopstootje* fait partie de la catégorie des diminutifs « évaluatifs ». Ce sont des diminutifs qui ne renvoient pas nécessairement à des choses « petites », mais dont l'emploi est dépréciatif, appréciatif, atténuatif ou approximatif.

Dans le cas de *kopstootje*, l'accent est mis sur « le sens appréciatif et positif, qui repose sur le caractère agréable, tendre ou délicieux<sup>87</sup> ». C'est ici au sens figuré que le diminutif est donc utilisé. Les produits de bouche étant souvent utilisés au diminutif, ce n'est donc pas étonnant d'avoir affaire à *kopstootje* dans ce livre.

Cependant, lors de la traduction en français, j'ai décidé de supprimer le diminutif, car l'utilisation de la forme non diminuée des substantifs est beaucoup plus répandue<sup>88</sup>.

### 2. L'emploi atténuatif

Texte source	Texte cible
' <b>Feestje?</b> ' vraag ik als ik haar help het krat in de kofferbak te laden.	« <b>Soirée ?</b> », m'informé-je en l'aidant à mettre la caisse dans le coffre.

<sup>86</sup> VANNESTE, S. (2011). Les emplois de l'adjectif *petit* : vers un diminutif analytique ? UGent

<sup>87</sup> *Ibid.*

<sup>88</sup> WAGNER, H. (2007). Amsterdam (cartoguide). Köln : Vista-Point, p. 57

*Feestje* est très fréquent en néerlandais et beaucoup plus utilisé que la forme non diminuée *feest*. Cette différence de fréquence est due à la différence de sens qu'il existe entre ces deux mots. Alors que *feestje* renvoie à une petite soirée entre amis, à un événement informel, *feest*, lui, désigne des circonstances plus solennelles, la célébration de quelque chose.

Le dictionnaire *Van Dale* ne donne d'ailleurs pas la même définition pour les deux mots. Celle de *feest* est : « plechtige, vreugdevolle viering van een gedenkdag<sup>89</sup> » ou « bijeenkomst en samenzijn ter viering van een heuglijk feit<sup>90</sup> ». Dans les deux cas, il y a donc une raison pour laquelle la fête est organisée. La définition de *feestje* est quelque peu différente : « handeling, zaak waar een groep betrokkenen profijt van heeft of plezier aan beleeft<sup>91</sup> ». Il n'est donc pas précisé qu'il faut une raison précise pour organiser une fête dans ce cas.

Comme le montrent donc ces deux définitions, *feest* et *feestje* ne désignent pas la même chose. Il y a une différence de solennité entre les deux. Le nom employé au diminutif est beaucoup moins solennel que sa forme non diminuée. Il s'agit dans ce cas d'un emploi « atténuatif<sup>92</sup> ». Par conséquent, le diminutif est de nouveau utilisé au sens figuré.

### 3. L'emploi littéral

Texte source	Texte cible
We arriveren op zijn bestemming, een slaperig <b>straatje</b> in de Watergraafsmeer.	Nous arrivons à sa destination, une <b>ruelle</b> endormie dans le quartier de Watergraafsmeer.

Alors que les deux exemples précédents renvoyaient au sens figuré du diminutif, celui-ci renvoie au sens littéral, c'est-à-dire à quelque chose de petite taille.

<sup>89</sup> Feest. (s. d.). Consulté le 24 mai 2020, à l'adresse [https://pakket67.vandale.nl/zoeken/zoeken.do?fbclid=IwAR3K\\_0yiAGJCZ4kvNVg8VROVrOLfMo\\_0dUt2DN7yQTuuM8TEIVuOJmYKOUl](https://pakket67.vandale.nl/zoeken/zoeken.do?fbclid=IwAR3K_0yiAGJCZ4kvNVg8VROVrOLfMo_0dUt2DN7yQTuuM8TEIVuOJmYKOUl)

<sup>90</sup> *Ibid.*

<sup>91</sup> *Ibid.*

<sup>92</sup> Vanneste, S. (2011). Les emplois de l'adjectif *petit* : vers un diminutif analytique ? UGent

#### 4. Diminutiva tantum

Texte source	Texte cible
Ben ik in een goed humeur door het <b>meisje</b> met het krat bier?	Suis-je de bonne humeur grâce à la <b>jeune femme</b> et sa caisse de bières ?

Ce livre comprend également des mots qui n'existent qu'au diminutif, des *diminutiva tantum*. C'est le cas de *meisje* qui se traduit par « jeune fille ». C'est toujours sous cette forme-là que l'on retrouvera le mot *meisje*. Il n'y a pas d'équivalent non diminué. C'est ce que Jenneke Oosterhoff explique dans son ouvrage *Modern Dutch Grammar: A practical Guide* :

As mentioned in the beginning, diminutives are very common in the Dutch language. Some nouns only exist in the diminutive form. For these, there is no non-diminutive equivalent. Many of these are plants, animals, persons, and objects that are small by definition<sup>93</sup>.

*Meisje* rentre donc parfaitement dans cette catégorie.

#### 5. Les expressions figées

Texte source	Texte cible
Sorry, man, ik moet even <b>een telefoontje doen.</b>	Désolé mec, je dois vite <b>passer un coup de fil.</b>

Enfin, certaines expressions figées sont présentes dans ce récit, c'est notamment le cas de *een telefoontje doen*. L'expression est composée à partir du diminutif et non pas de la forme non diminuée du substantif. La raison est simple : le suffixe diminutif a ici pour fonction de signaler que le substantif ne renvoie pas au sens premier de « téléphone », mais bien à un sens spécifique, à savoir « coup de fil ». Il s'agit de nouveau d'un *diminutiva tantum*, mais sa particularité est qu'il dispose ici d'un équivalent plein et qu'il fait partie d'une expression figée, à savoir *een telefoontje doen*.

There are many diminutiva tantum that do have a non-diminutive counterpart, but the diminutive has its own specific meaning<sup>94</sup>.

<sup>93</sup> OOSTERHOFF, J. (2014). *Modern Dutch Grammar: A Practical Guide*. London : Routledge, p. 18.

<sup>94</sup> *Ibid.*

## G. L'omission du « ne » en français lors de la traduction de la négation dans le discours direct

Dans le chapitre intitulé « Donc on devient émotif, ça, je pige aussi », Jeroen van Bergeijk relate les propos d'un jeune homme qui téléphone à son ami pendant le trajet. Ce passage est présenté sous la forme d'un monologue, car l'auteur retranscrit uniquement les propos de l'homme assis à côté de lui. Il rapporte ce qu'il entend.

La particularité de ce grand passage en discours direct est son informalité. Outre certains termes tels que « mec » ou « je pige » qui font ressortir cette informalité, elle se ressent surtout à cause de l'omission du « ne » dans la négation. Voici quelques exemples :

Texte source	Texte cible
1) En dat wil ik niet.	1) Et ça je veux pas.
2) Ik ben niet de juiste man voor haar.	2) Je suis pas le bon mec pour elle.
3) Zij wil niet naar Nederland.	3) Elle veut pas venir aux Pays-Bas.
4) Ik ga haar niets verwijten.	4) Je vais rien lui reprocher.

Dans ces quatre exemples, le « ne » ne figure donc pas dans la traduction des phrases. J'ai fait ce choix, car cette partie est informelle, relève d'une conversation téléphonique d'un jeune homme avec un ami et est retranscrite en discours direct. Dès les premières phrases, le lecteur comprend que ce passager parle de façon très décontractée et informelle. Par exemple, il n'hésite pas à s'adresser au chauffeur en l'appelant « mec ». Il utilise également des termes d'argot, comme « meuf ». Par conséquent, le voir supprimer la négation lorsqu'il parle à son ami ne me semble pas étonnant.

La suppression du « ne » dans le langage oral a d'ailleurs fait l'objet d'une étude par Rémi van Compernelle<sup>95</sup>. Ce dernier a voulu calculer la fréquence d'utilisation du « ne » dans le cadre d'une négation dans le langage oral. Pour ce faire, il a réalisé une expérience. Il s'est rendu à Tours et a enregistré 16 étudiants universitaires (douze femmes et quatre hommes) âgés de 18 à 26 ans pendant qu'ils s'entretenaient deux par deux et discutaient d'un sujet commun : la féminisation des titres de fonctions. Au total, il a enregistré huit heures de conversations spontanées, conversations qui ont eu lieu dans des cafés, bars et restaurants.

---

<sup>95</sup> VAN COMPERNELLE, R. (2009). « Emphatic ne in informal spoken French and implications for foreign language pedagogy. » *International Journal of Applied Linguistics*, 19(1), p. 47-65.

À partir de ces enregistrements, Rémi van Compernelle a classé les négations en trois catégories : les négations non verbales/elliptiques, les expressions figées/non spontanées et les négations verbales. Il a uniquement conservé les négations verbales et a constaté que le « ne » n'était conservé par ces jeunes que dans 5,7 % des cas.

Cette étude met donc en lumière le fait que les jeunes ont tendance à supprimer le « ne », et ce, même lorsqu'ils parlent d'un sujet important et sérieux dans le cadre de leurs études. Dès lors, il n'est pas surprenant que ce passager âgé d'une trentaine d'années supprime également les « ne » au cours de sa conversation, surtout en regard de l'informalité dont il fait preuve.

Même si la suppression d'une partie de la négation relève du registre oral et n'est pas autorisée à l'écrit<sup>96</sup>, elle trouve néanmoins sa place dans cette partie grâce au discours direct. Ce type de discours permet en effet de retranscrire littéralement les paroles prononcées par un individu et est souvent comparé à un magnétophone. C'est ce qu'Emmanuelle Prak-Derrington explique dans son article intitulé *La fausse simplicité du discours direct*<sup>97</sup> :

Objectivité et fidélité : telles sont les deux qualités que la tradition attribue au discours direct, conçu comme le premier des modes de discours, qui reproduirait de manière littérale les paroles prononcées, ou discours cité, sans traduction ou déformation de la part du discours citant.

La prononciation produit un indéniable effet de réel : l'accent régional [...] ou l'insertion de la langue étrangère [...] authentifient le parler du personnage et le caractérisent plus rapidement et efficacement que ne le ferait une longue présentation.

Ainsi, c'est le discours direct qui permet de se faire une image et une représentation de ce personnage. La suppression du « ne » et la conservation de son informalité sont donc essentielles dans ce passage du livre.

---

<sup>96</sup> Banque de dépannage linguistique — Généralités sur la négation. (s. d.) Consulté le 12 février 2020, à l'adresse [http://bdl.oqlf.gouv.qc.ca/bdl/gabarit\\_bdl.asp?t1=1&id=3905](http://bdl.oqlf.gouv.qc.ca/bdl/gabarit_bdl.asp?t1=1&id=3905)

<sup>97</sup> PRAK-DERRINGTON, E. (2004). « La fausse simplicité du discours direct. Propriétés de la parole alternée dans le dialogue romanesque ». *Cahiers d'études germaniques*, Université de Provence-Aix-Marseille, p. 19-32.

## H. Typographie

### 1. L'écriture des chiffres

Ce livre regorge de nombres qui sont parfois écrits en lettres et parfois écrits en chiffres dans l'original. Afin de me conformer aux normes de la langue française, j'ai suivi les recommandations du guide du rédacteur de *TERMIUM Plus*<sup>98</sup> ainsi que les instructions du syllabus *Règles et usages de typographie française*<sup>99</sup> de monsieur Gérald Purnelle que nous avons reçu dans le cadre du cours de « Typographie et mise en page » en janvier 2019.

Texte source	Texte cible
Na een <b>kwartier</b> wachten bij het Centraal Station is de app nog steeds stil.	J'attends depuis <b>un quart d'heure</b> à la gare centrale, mais l'application reste silencieuse.
Na zo'n <b>vijfentwintig jaar</b> in Amsterdam te hebben gewoond, denk ik de stad redelijk goed te kennen [...]	Étant donné que je vis à Amsterdam depuis environ <b>vingt-cinq ans</b> , je pensais plutôt bien connaître la ville [...]
En zo gaat het de hele avond door tot ik om <b>een uur of elf</b> mijn eerste dronkenlap naar huis mag brengen.	Ce schéma se répète toute la soirée jusqu'à ce que je doive ramener mon premier client ivre chez lui vers <b>vingt-trois heures</b> .
Voor een ritje van anderhalve kilometer dat nog geen <b>vier minuten</b> had moeten duren, ben ik <b>23 minuten en 44 seconden</b> onderweg geweest.	Pour une course d'un kilomètre et demi qui n'aurait pas dû durer plus de <b>quatre minutes</b> , j'ai pris <b>23 minutes et 44 secondes</b> .
[...] is naar voren gekomen dat de jongen de voorgaande <b>24 uur</b> twee keer ongeveer vier uur had gerust.	[...] ont révélé que le jeune homme s'était reposé deux fois pendant environ quatre heures au cours des <b>vingt-quatre</b> dernières heures.

Les nombres substantivés, tels que les fractions, s'écrivent en toutes lettres. C'est également le cas des nombres qui renvoient à des quantités. Les durées et les heures s'écrivent en toutes lettres si elles sont simples (sans minutes ou secondes, ou suivies de *demi* ou de *quart*). Si elles sont plus complexes, elles s'écrivent en chiffres.

<sup>98</sup> TERMIUM PLUS. Les nombres — Le guide du rédacteur (n.d.). Consulté le 24 mai 2020, à l'adresse <https://www.btb.termiumplus.gc.ca/redac-chap?lang=fra&lettr=chapsect2&info0=2>

<sup>99</sup> PURNELLE, G. (2019). *Règles et usages de typographie française*. Université de Liège.

Mare Welkers was <b>22 jaar</b> . De Uberchauffeur die haar doodreed was <b>21</b> .	Mare Welkers avait <b>22 ans</b> . Le chauffeur Uber qui l'a renversée avait <b>21 ans</b> .
Het is een ouder Amerikaans echtpaar, ik vermoed ergens halverwege de <b>zeventig</b> .	C'est un couple d'Américains d'âge mûr, ils doivent avoir environ <b>soixante-quinze ans</b> .

Concernant les âges, ils sont écrits en chiffres dans les ouvrages courants lorsqu'ils sont comparés.

<b>Tien</b> tips om je Uberchauffeur tevreden te houden	<b>Dix</b> conseils pour satisfaire votre chauffeur Uber
---	--

Les nombres qui figurent en début d'alinéa ou en début de phrase après un point s'écrivent en toutes lettres.

Als je op de kop van het IJdock bent, doemt het station voor je op, nog geen <b>tweehonderdvijftig meter</b> verder.	Quand on se trouve au bout de l'IJdock, la gare apparaît à l'horizon, à quelque <b>250 mètres</b> .
Blogger en deeleconomiecriticus Tom Slee becijferde ooit dat van de <b>190.129</b> beoordelingen die gebruikers van de Amerikaanse autodeelorganisatie BlaBlaCar elkaar hadden gegeven, maar liefst <b>187.971</b> , oftewel <b>98 procent</b> , de hoogste rating van <b>vijf</b> sterren betref.	Le blogueur et critique de l'économie du partage Tom Slee a un jour calculé que parmi les <b>190 129</b> notes attribuées par les utilisateurs de la plateforme américaine de covoiturage BlaBlaCar, la note maximale de <b>cinq</b> étoiles avait été donnée pas moins de <b>187 971</b> fois, soit dans <b>98 pour cent</b> des cas.
Het tarief is daar momenteel <b>3,2</b> keer het normale.	En ce moment, le prix d'une course est <b>3,2</b> fois supérieur à la normale.
En mijn gemiddelde score is na vandaag nog altijd een <b>4,3</b> . Oftewel vertaald naar een ouderwets rapportcijfer: een respectabele <b>8,6</b> .	Et ce soir, ma moyenne est toujours de <b>4,3</b> , ce qui correspond à une note traditionnelle tout à fait respectabele de <b>8,6</b> .
De chauffeur [...] reed toen met een snelheid van <b>52 km/uur</b> Mare aan.	Le chauffeur [...] renversa Mare à une vitesse de <b>52 km/h</b> .

Toutes les mesures de surface, de poids, etc. s'écrivent en chiffres. Il en va de même pour les distances, les vitesses, les pourcentages ainsi que pour les données quantifiées qui prêtent à comparaison ou qui font partie d'énumérations.

Ik heb <b>tienduizend dollar</b> betaald voor die show in Hamburg.	J'ai payé <b>10 000 dollars</b> pour aller voir ce spectacle à Hamburg.
--	---

Die ene gast vraagt <b>120 euro</b> , die andere <b>85</b> . Ik heb nog <b>vijftig euro</b> .	Il y en a un qui veut <b>120 euros</b> , l'autre <b>85</b> . Il me reste <b>50 euros</b> .
Anthony drukt me <b>vijf euro</b> fooi in handen.	Anthony me glisse <b>5 euros</b> de pourboire dans la main.
Zo'n beetje wat ik ook omzet: <b>Zeventig</b> à <b>tachtig euro</b> per dag.	C'est à peu près ce que je gagne aussi : <b>70</b> à <b>80 euros</b> par jour.

Les sommes et les prix se composent également en chiffres.

Nieuwezijds Voorburgwal <b>5</b> is een hotel, het Kimpton De Witt Hotel.	Au numéro <b>5</b> de la rue Nieuwezijds Voorburgwal se situe en fait un hôtel, le Kimpton De Witt.
Momenteel sta ik op <b>23</b> .	Pour l'instant, je suis le numéro <b>23</b> .
Vervolgens in de richting van de <b>A10-Oost</b> .	Puis, rouler en direction de l' <b>A10 Est</b> .

Enfin, les nombres cardinaux qui correspondent à des numéros d'ordres s'écrivent en chiffres arabes.

## 2. La ponctuation

Les règles et usages relatifs à la ponctuation diffèrent d'une langue à une autre. Le néerlandais et le français n'ont pas les mêmes codes, ce qui entraîne donc des divergences entre le texte source et le texte cible.

### 2.1 Les espaces

Comme l'explique clairement le site internet *TaalTelefoon*, il ne faut pas d'espace entre un mot et le deux-points, le point d'exclamation et le point d'interrogation en néerlandais. Cependant, une espace doit être insérée entre le signe de ponctuation et le mot qui suit : « Er komt geen spatie voor een punt, komma, puntkomma, dubbele punt, vraagteken en uitroepteken. Erna komt wel een spatie<sup>100</sup>. » Par contre en français, il faut insérer une espace fine insécable devant le point d'exclamation et le point d'interrogation : « En typographie, le

<sup>100</sup> TAALTELEFOON. Leestekens (spaties) (n.d.). Consulté le 24 mai 2020, à l'adresse <https://www.taaltelefoon.be/leestekens-spaties>



point-virgule, le point d’interrogation et le point d’exclamation sont précédés d’une espace fine insécable<sup>101</sup>. » Concernant le deux-points, une espace insécable suffit.

<b>Texte source</b>	<b>Texte cible</b>
Ik dacht: is dit de vader van mijn geliefde?	Je me suis dit : est-ce le père de ma petite amie ?

## 2.2 Les guillemets

Les guillemets néerlandais ne sont pas les mêmes que les français :

<b>Texte source</b>	<b>Texte cible</b>
Na tien minuten rijden, midden op de snelweg, meldt de Uberapp: ‘U bent gearriveerd.’	Après dix minutes de trajet, à mi-chemin sur l’autoroute, l’application Uber m’indique : « Vous êtes arrivé. »

En néerlandais, deux types de guillemets existent : les simples et les doubles. Un lecteur ne rencontrera des guillemets doubles qu’en cas de citation. Ils sont beaucoup plus rares. En effet, ce sont les guillemets simples qui sont utilisés la plupart du temps, et ce, même pour les citations :

Enkele aanhalingstekens worden het meest gebruikt. Ze hebben verschillende functies: ze kunnen onder andere citaten weergeven, ironie aangeven en woorden in zelfnoemfunctie markeren. Dubbele aanhalingstekens markeren gewoonlijk een citaat, al is het tegenwoordig ook gebruikelijk om enkele aanhalingstekens te gebruiken<sup>102</sup>.

Par contre en français, ce sont des guillemets dits « français » qui sont utilisés, peu importe l’élément mis entre guillemets.

Quelle que soit la langue des mots que l’on encadre de guillemets, on emploie en français les guillemets français. Ils consistent en doubles chevrons, dont la première paire s’appelle le « guillemet ouvrant », et la seconde le « guillemet fermant ».

Les guillemets anglais (“ ”), les doubles apostrophes (") et les simples apostrophes (‘ ’) ne sont utilisés en général que pour les citations à l’intérieur de citations ou pour

<sup>101</sup> TERMIUM PLUS (2009). L’espace insécable — Ouimet, Nicole (s. d.). Consulté le 24 mai 2020, à l’adresse [https://www.btb.termiumplus.gc.ca/tpv2guides/guides/chroniq/index-fra.html?lang=fra&lettr=indx\\_autr8cDRJ-6fjpl0&page=9ouqyler24Kc.html](https://www.btb.termiumplus.gc.ca/tpv2guides/guides/chroniq/index-fra.html?lang=fra&lettr=indx_autr8cDRJ-6fjpl0&page=9ouqyler24Kc.html)

<sup>102</sup> Aanhalingstekens (algemeen). (s. d.). Consulté le 24 mai 2020, à l’adresse [https://taaladvies.net/taal/advies/tekst/131/aanhalingstekens\\_algemeen/](https://taaladvies.net/taal/advies/tekst/131/aanhalingstekens_algemeen/)

guillemeter des mots qui apparaissent à l'intérieur de passages qui sont déjà entre guillemets<sup>103</sup>.

Lors de l'écriture de ces commentaires, j'ai eu recours à l'italique pour citer les mots néerlandais ou issus d'une autre langue étrangère. Cette stratégie est préconisée par *TERMIUM Plus* dans son article consacré aux guillemets et aux citations : « Lorsque des mots étrangers apparaissent isolément dans un texte, ils sont presque toujours en italique et sans guillemets<sup>104</sup>. »

Lorsque j'ai dû citer des mots français, je les ai par contre mis entre guillemets. La stratégie de l'italique ou celle des guillemets sont toutes les deux autorisées : « On a le choix entre les guillemets et l'italique pour signaler un mot qui se désigne lui-même<sup>105</sup>. » Cependant, j'ai préféré utiliser les guillemets afin de marquer la différence entre les mots français et ceux d'origine étrangère. C'est d'ailleurs ce que préconise monsieur Gérard Purnelle dans son syllabus *Règles et usages de typographie française*<sup>106</sup> que nous avons reçu dans le cadre du cours de « Typographie et mise en page » en janvier 2019.

Dans ma traduction, certains mots étrangers sont écrits en italique alors que d'autres sont écrits en caractères ordinaires. Cette différence est due aux règles qui régissent l'emploi de l'italique pour les mots étrangers. Afin de faire les choix les plus judicieux, je me suis référée aux articles de la Banque de dépannage linguistique et de *TERMIUM Plus*.

Par exemple, en ce qui concerne les noms d'établissements, *TERMIUM Plus* affirme que l'on : « compose en caractères ordinaires les noms d'enseignes, de propriétés et d'établissements commerciaux tels que les boutiques, les cafés, les hôtels, les magasins, les restaurants<sup>107</sup> ». La Banque de dépannage linguistique explique quant à elle que : « les noms d'organismes ou de sociétés en d'autres langues s'écrivent en romain (tout comme ceux qui sont en français)<sup>108</sup> ».

---

<sup>103</sup> *TERMIUM PLUS* (2009). Les guillemets et les citations — Le guide du rédacteur (s. d.). Consulté le 24 mai 2020, à l'adresse <https://www.btb.termiumplus.gc.ca/redac-chap?lang=fra&lettr=chapsect7&info0=7>

<sup>104</sup> *Ibid.*

<sup>105</sup> *TERMIUM PLUS* (2009). Mots se désignant eux-mêmes — Le guide du rédacteur (s. d.). Consulté le 24 mai 2020, à l'adresse <https://www.btb.termiumplus.gc.ca/redac-chap?lang=fra&lettr=chapsect5&info0=5.3.6#>

<sup>106</sup> Purnelle, G., *op.cit.*

<sup>107</sup> *TERMIUM Plus* (2009). Établissements et événements — Le guide du rédacteur (s. d.). Consulté le 26 mai 2020, à l'adresse <https://www.btb.termiumplus.gc.ca/redac-chap?lang=fra&lettr=chapsect5&info0=5.2.4#zz5>.

<sup>108</sup> Banque de dépannage linguistique. Article devant les noms propres étrangers. Consulté le 26 mai, à l'adresse [http://bdl.oqlf.gouv.qc.ca/bdl/gabarit\\_bdl.asp?Th=2&t1=&id=3079](http://bdl.oqlf.gouv.qc.ca/bdl/gabarit_bdl.asp?Th=2&t1=&id=3079)

La BDL énonce également une autre règle que j’ai respectée afin de choisir le genre des noms de rues, de quais, de ponts, etc. :

Certains noms propres étrangers ne sont pas toujours traduits en français. Se pose alors le problème de l’article, féminin ou masculin, à utiliser devant ces noms. Lorsque le générique du nom propre à un genre dans sa langue d’origine, il peut conserver le même genre en français. Mais souvent, on emploie l’article correspondant au nom équivalent en français<sup>109</sup>.

### 2.3 Les tirets

Deux types de tirets existent en français : le cadratin ainsi que le demi-cadratin. Ce dernier est utilisé pour les énumérations tandis que le cadratin est employé pour séparer des membres de phrases<sup>110</sup>. Lorsqu’il est utilisé dans des incises, le tiret cadratin a une fonction similaire à celles des parenthèses. Cependant, il a pour particularité de mettre en relief certaines informations ou d’insister dessus. Les informations qui sont comprises entre deux tirets ne sont donc pas accessoires, contrairement à celles qui se trouvent entre parenthèses.

Texte source	Texte cible
Wat ze willen is aandacht voor het taxibeleid – dat niet deugt – en voor een bedrijf – Uber – dat in hun ogen zijn maatschappelijke verantwoordelijkheid niet neemt.	Ce qu’ils souhaitent, c’est attirer l’attention sur la réglementation relative aux services de taxis — qui est inadéquate — et sur une entreprise — Uber — qui, à leurs yeux, n’assume pas sa responsabilité sociale.
Dat is natuurlijk leuk om te krijgen – ook al weet ik dat de app het compliment automatisch uitspuwt – maar het betekent hoegenaamd niks.	C’est évidemment plaisant de recevoir ces messages — même si je sais que l’application ressort le compliment automatiquement —, mais cela ne veut strictement rien dire.

Dans ces deux exemples, l’auteur a utilisé des tirets afin de faire ressortir ses propos. Il a voulu mettre en relief certaines informations en particulier<sup>111</sup>. J’ai donc conservé les tirets dans ma traduction, car le but est également d’insister sur ces propos dans le texte cible. Par

<sup>109</sup> Banque de dépannage linguistique. Article devant les noms propres étrangers. Consulté le 26 mai, à l’adresse [http://bdl.oqlf.gouv.qc.ca/bdl/gabarit\\_bdl.asp?Th=2&t1=&id=3079](http://bdl.oqlf.gouv.qc.ca/bdl/gabarit_bdl.asp?Th=2&t1=&id=3079)

<sup>110</sup> *Ibid.*

<sup>111</sup> Termium Plus (2009). Le tiret — Le guide du rédacteur (n.d.). Consulté le 12 mai 2020, à l’adresse <https://www.btb.termiumplus.gc.ca/redac-chap?lang=fra&lettr=chapsect6&info0=6.10>

conséquent, utiliser des parenthèses n'aurait pas été un choix judicieux, car les informations sont indispensables et non pas accessoires.

<b>Texte source</b>	<b>Texte cible</b>
En natuurlijk is hij niet de enige taxichauffeur die dat deed – of doet.	Et évidemment, il n'est pas le seul chauffeur de taxi à l'avoir fait — ou à le faire.
Zo kreeg ik na vijftig avondritten een – automatisch gegenereerd – compliment.	Ainsi, après avoir effectué cinquante trajets de nuit, j'ai reçu un compliment — généré automatiquement.

Dans ces cas-ci, le tiret est mis en fin de phrase afin de créer une chute, une insistance, une conclusion inattendue. Encore une fois, les informations ne sont pas accessoires, des parenthèses n'auraient donc pas eu leur place ici.



## VI. CONCLUSION

Ce mémoire clôture donc mes cinq années d'étude à l'ULiège. Il est bien sûr le fruit de plusieurs mois de traduction, de rédaction et de recherches, mais il représente surtout la mise en pratique et l'aboutissement de la formation que j'ai suivie ces dernières années.

En effet, ce mémoire regroupe tout ce que j'ai appris lors de mon bachelier et de mon master. Il comprend évidemment une traduction, mais également la rédaction de commentaires, une tâche qui n'est pas toujours simple à effectuer et qui demande énormément de lecture et de réflexion. Cette épreuve finale témoigne aussi de l'amélioration de mes compétences linguistiques, tant au niveau de la langue néerlandaise que de la langue française. Comme on nous l'annonce en première année de bachelier, les études de traduction et d'interprétation apprennent avant tout aux étudiants à maîtriser la langue française et toutes ses subtilités.

Arrivant maintenant à la fin de mon master, je peux confirmer que la maîtrise du français est indispensable pour être un bon traducteur. Trouver le mot ou l'expression idiomatique le plus adéquat n'est pas toujours chose aisée et représente bien souvent un plus grand défi que la compréhension de la langue étrangère.

C'est en tout cas grâce aux cours donnés par les professeurs de l'ULiège que j'ai été capable de mener à bien ce travail. La rigueur et l'exigence qui m'ont été inculquées me permettent aujourd'hui de soumettre, je le souhaite, un mémoire de qualité.

Je conclurai ce travail en ajoutant que je suis fière d'avoir pu traduire ce livre. J'espère qu'un jour, ce dernier sera entièrement traduit et que les personnes qui ne parlent pas le néerlandais pourront avoir le plaisir de lire l'infiltration de Jeroen van Bergeijk dans cette entreprise.

Maintenant que j'ai rempli cette dernière mission en tant qu'étudiante, il est temps pour moi de me lancer dans le métier de traductrice. La fin de ce mémoire marque, comme le dirait Virginie Grimaldi<sup>112</sup>, « le premier jour du reste de ma vie ».

---

<sup>112</sup> GRIMALDI, V. (2015). *Le premier jour du reste de ma vie*. Bernay, France : City Editions.

## VII. BIBLIOGRAPHIE

### Texte source

Van Bergeijk, J. (2018). *Uberleven: Undercover als Uberchauffeur*. Amsterdam : Ambo Anthos.

### Dictionnaires et ouvrages de référence en ligne

Académie française (n.d.). Récupéré de : <http://www.academie-francaise.fr>

Banque de dépannage linguistique - *Office québécois de la langue française*. (s. d). Récupéré de : <http://bdl.oqlf.gouv.qc.ca/bdl/>

CNRTL. (2005). *Centre national de ressources textuelles et lexicales*. Récupéré de : <http://www.cnrtl.fr/definition/>

Dikke Van Dale (Ed.). (s.d.). *Dikke Van Dale online: Dikke Van Dale et dictionnaire traductif*. Récupéré de : <https://vpn.gw.ulg.ac.be/zoeken/,DanaInfo=pakket67.vandale.nl+zoeken.do>

Gouvernement du Canada (2019). *TERMIUM plus*. Récupéré de : <http://www.btb.termiumplus.gc.ca/tpv2alpha/alpha-fra.html?lang=fra>

Team Taaladvies, Vlaamse overheid. *TaalTelefoon*. Récupéré de : <https://www.taaltelefoon.be/>

### Ouvrages

ALBRECHT, J. & MÉTRICH, R. (2016). *Manuel de traductologie*. Berlin : De Gruyter.

BOGAARDS, P. (2018). *On ne parle pas franglais: la langue française face à l'anglais*. Bruxelles: De Boeck Duculot.

CHESTERMAN, A. (2016). *Memes of Translation: The Spread of Ideas in Translation Theory*. Revised Edition. Benjamins translation library, volume 123. Amsterdam : Philadelphia : John Benjamins Publishing Company.

DELISLE, J. & FIOLA, M.A. (2013). *La traduction raisonnée : Manuel d'initiation à la traduction professionnelle de l'anglais vers le français*. (3e édition ed.). Ottawa : University of Ottawa Press.

GENETTE, G. (1987). *Seuils*, Paris : éditions du Seuil.

GRIMALDI, V. (2015). *Le premier jour du reste de ma vie*. Bernay, France : City Editions.

NEWMARK, P. (1988). *A Textbook of Translation*. Upper Saddle River, New Jersey: Prentice Hall.

NORD, C. (2018). *Translating as a Purposeful Activity: Functionalist Approaches Explained* (2<sup>e</sup> éd.). Abingdon, Royaume-Uni : Taylor & Francis.

NORD, C. (2004). *Vertaling Van 'Textanalyse: Translatorischer Schwierigkeitsgrad (Christiane Nord): Tekstanalyse en de Moeilijkheidsgraad van een Vertaling*. Nijmegen : Vantilt.

- OOSTERHOFF, J. (2014). *Modern Dutch Grammar: A Practical Guide*. London : New York: Routledge.
- VENUTI, L. (1995). *The Translator's Invisibility: A History of Translation*. London : Routledge.
- VINAY, J., & DARBELNET, J (1977). *Stylistique comparée du français et de l'anglais : méthode de traduction*, Paris : Didier.
- WAGNER, H. (2007). Amsterdam (cartoguide). Köln : Vista-Point.

## Articles de revues

- BOOIJ, G. (2001). « English as the Lingua Franca of Europe: a Dutch perspective », *Lingua e stile*, 36(2).
- EDWARDS, A. (2010). « Dutch English: tolerable, aboo, or about time too? », *English Today*, 26(1).
- HEWSON, L. (2016). « Les incertitudes du traduire. » *Meta*, 61(1).
- JIANG, Z. (2015). « Footnotes: Why and how they become essential to world literature? », *Neohelicon*, 42(2).
- PIRES, M. (2004). « Usages et stratégies de tutoiement dans l'écrit public », *Langage et société*, 108(2).
- PICARD, D. (1992). « De la communication à l'interaction : l'évolution des modèles. » *Communications & Langages*, 93(1).
- VAN COMPERNOLLE, R. (2009). « Emphatic ne in informal spoken French and implications for foreign language pedagogy. » *International Journal of Applied Linguistics*, 19(1).
- VAN PARYS, J. & WAUTERS, S. (2006). « *Les connaissances linguistiques en Belgique* », *CEREC Working Papers*.
- VENUTI, L. (1991). « Genealogies of Translation Theory: Schleiermacher ». *TTR*, 4(2).

## Thèses et travaux

- VANNESTE, S. (2011). « Les emplois de l'adjectif *petit* : vers un diminutif analytique ? » UGent.
- VELTMAN, C. (2016). « Het gebruik van anglicismen in de Nederlandse taal. » Tilburg University.

## Articles en ligne

- BROUZE, E. (2016). « Uber accusé de laisser ses employés espionner ses clients. » *L'Obs*. Récupéré de : <https://www.nouvelobs.com/rue89/rue89-nos-vies-connectees/20161214.RUE6009/uber-accuse-de-laisser-ses-employes-espionner-ses-clients.html>.
- « EF EPI 2019 – Pays-Bas » (s. d.). Récupéré de : <https://www.ef.be/fr/epi/regions/europe/netherlands/>.



- « Le français de Belgique et belgicisms » (s. d.). Récupéré de :  
<https://www.jchr.be/langage/belgicisms.htm>.
- « Les différences entre Belgique francophone et Belgique néerlandophone s'accroissent. »  
Récupéré de : <https://www.ef.be/fr/blog/language/classement-ef-epi-les-differences-entre-belgique-francophone-et-belgique-neerlandophone-saccroissent/>.
- « Lijst met anglicismen - Engelse leenwoorden » (s. d.). Récupéré de :  
<http://www.dejongenskamer.nl/anglicismen.htm>.
- PEDROLETTI, B. (2020). « En Chine, le « crédit social » des citoyens fait passer les devoirs avant les droits. » *Le Monde*. Récupéré de : [https://www.lemonde.fr/idees/article/2020/01/16/le-credit-social-les-devoirs-avant-les-droits\\_6026047\\_3232.html](https://www.lemonde.fr/idees/article/2020/01/16/le-credit-social-les-devoirs-avant-les-droits_6026047_3232.html).
- LIBÉRATION (2017). « Uber fait l'objet d'une nouvelle enquête aux États-Unis. » Récupéré de :  
[https://www.liberation.fr/planete/2017/09/08/uber-fait-l-objet-d-une-nouvelle-enquete-aux-etats-unis\\_1595119](https://www.liberation.fr/planete/2017/09/08/uber-fait-l-objet-d-une-nouvelle-enquete-aux-etats-unis_1595119).
- LE FIGARO (2017). « Uber visé par une nouvelle enquête sur un logiciel espion. » Récupéré de :  
<https://www.lefigaro.fr/flash-eco/2017/09/08/97002-20170908FILWWW00329-uber-vise-par-une-nouvelle-enquete-sur-un-logiciel-espion.php>.
- ZENNOU, A. (2020). « La sagesse de la foule, plus précise qu'un expert seul. » Récupéré de :  
<https://www.lefigaro.fr/politique/2010/01/28/01002-20100128ARTFIG00515-la-sagesse-de-la-foule-plus-precise-qu-un-expert-seul-.php>.