

Platformisation du travail: l'exemple de la livraison de repas

Pétronille Harnay, Splott/AME, Université Gustave Eiffel

Séminaire ELUE, 26 mars 2024

Cadre d'analyse (1)

- Chercheure en économie au sein de l'Unité Splott (Systèmes productifs, logistique, organisation du transport et travail).
- Mes premiers travaux portent sur les **chauffeurs-livreurs en camions ou camionnettes:**

groupe de travailleurs qui réalisent des tournées locales (du dernier kilomètre) pour des grands groupes comme Fedex, Amazon, Chronopost, UPS, DHL etc.



Cadre d'analyse (2)

Enquête 2020 : 90% des chauffeurs- livreurs en IDF ne **pas salariés des leurs groupes mais sous-traitants:**

- Artisans travaillant seuls
- Petits patrons
- Salariés de ces petits patrons



⇒ Mon objectif a été de **caractériser ces relations** de sous-traitance

- Mesurer la sous-traitance
- Analyser la dépendance vis-à-vis de leurs donneurs d'ordres
- L'impact de cette dépendance sur leurs conditions de travail et d'emploi

Cadre d'analyse (3)

- En 2017, j'ai été mobilisée avec Corinne Blanquart sur un projet « **Ubérisation** des transports de marchandises » (DGITM)
-> **livreurs en deux roues qui travaillent pour des plateformes**
- J'ai appliqué des méthodes similaires à celles que j'utilisais pour étudier les chauffeurs-livreurs en allant les rencontrer directement
=> première enquête 2017-2018 sur les livreurs
- En 2021 j'ai intégré un groupe de travail sur les livreurs de plateformes au sein de l'ANSES (Agence Nationale Sécurité Sanitaire Alimentaire Nationale)
- Fin 2023, nouveau projet DGITM sur **l'évolution des plateformes**
=> deuxième enquête 2023-2024 sur les livreurs

Contexte de l'enquête : décalage entre promesses et réalité des plateformes

« Take Eat Easy **révolutionne** la livraison de repas à domicile » (site internet, mai 2015)

« **Réinventons** la livraison urbaine » (site internet Stuart, 2018)

« Chez Deliveroo, nous créons le monde de demain. Nous nous sommes donnés pour mission de **révolutionner** notre façon de manger. C'est un projet ambitieux, comme nous » (site internet, décembre 2018)

« **Une nouvelle façon** de faire équipe avec Uber » (site internet, 2018).

Qu'est ce qui est nouveau dans les plateformes numériques? Qu'est ce qui constitue une révolution?

Finkin (2016), Abdelnour et Bernard(2018), Casilli (2014) opèrent une comparaison temporelle

- ⇒ Le capitalisme de plateforme = retour au « putting out system » associé à la protoindustrialisation
- ⇒ Points communs entre les artisans ruraux travaillant à domicile au 19ème siècle et les travailleurs à la tâche

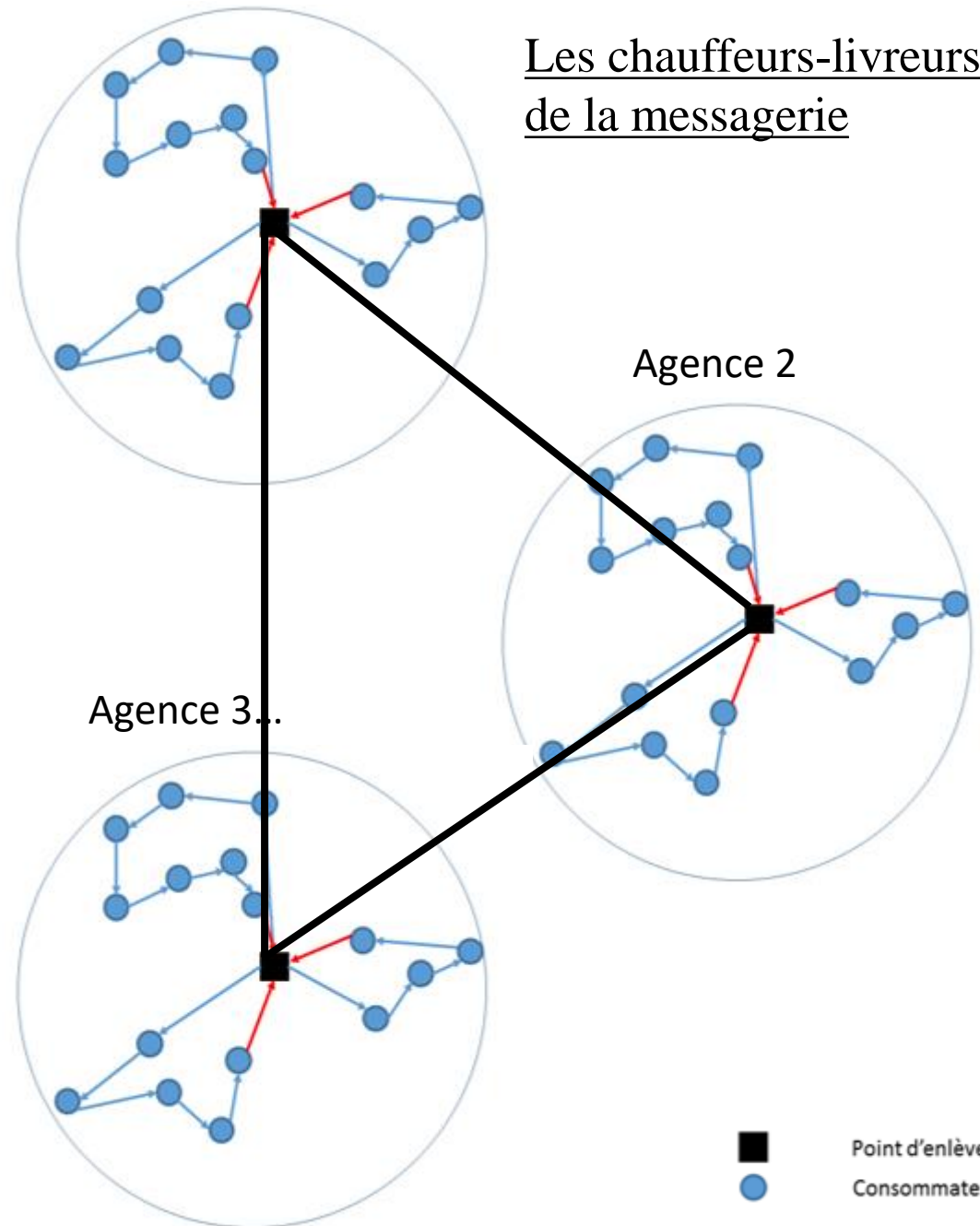
=>Ma perspective relativise cette nouveauté

- Mon objectif est de montrer qu'il existe **une continuité dans la progression de la sous-traitance** et non une révolution ou un retour en arrière
- Je pars des travaux sur les chauffeurs-livreurs en camionnettes pour aborder les livreurs en deux roues travaillant pour des plateformes : **approche comparative**
- Je cherche **différences et ressemblances** dans l'organisation de la production (1) et les profils des travailleurs (2) => conclusion en termes de dépendance (3)

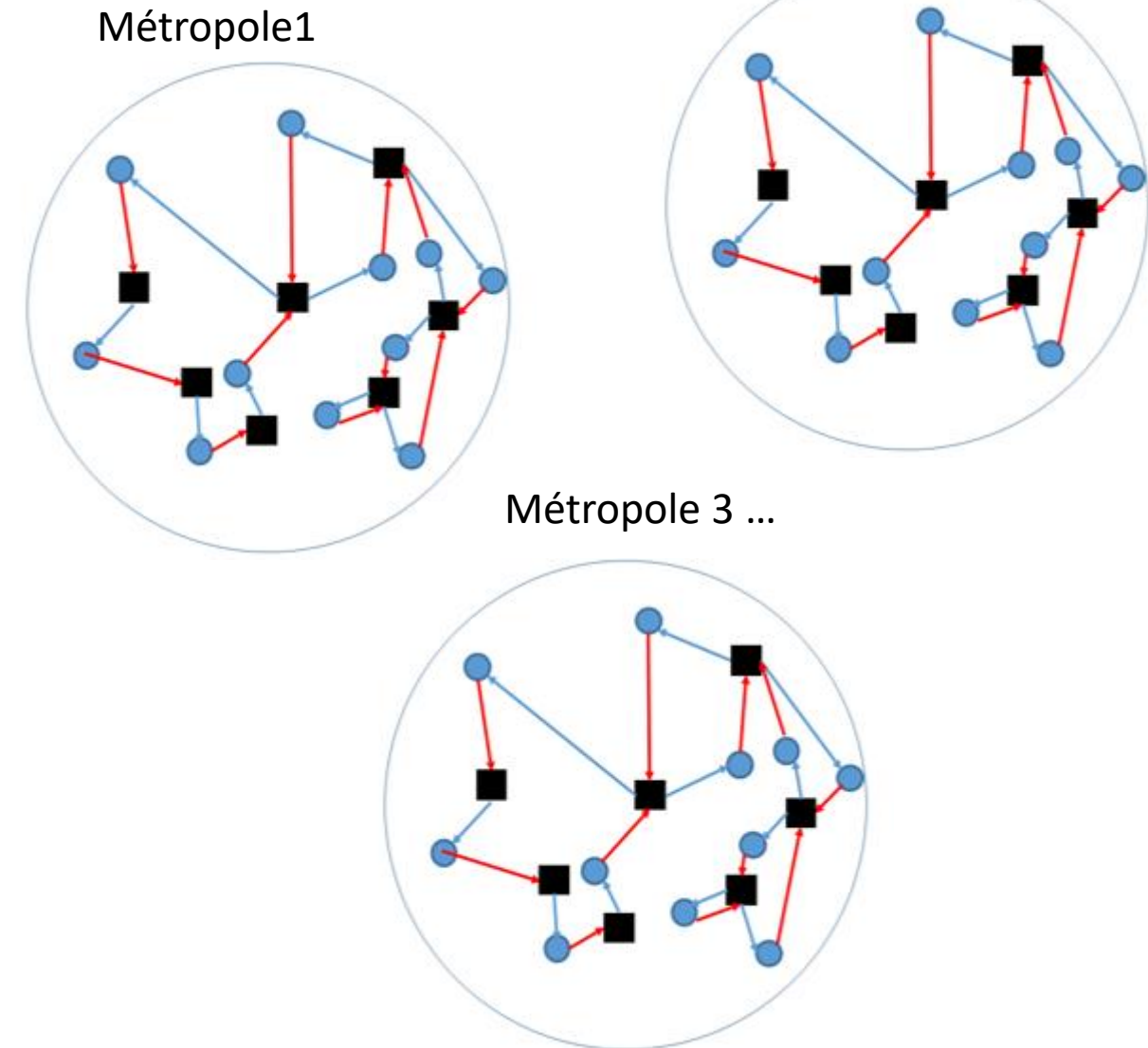
I. Organisations du transport

Agence 1

Deux organisations différentes: tournées de livraison versus livraisons à la commande



Les livreurs des plateformes

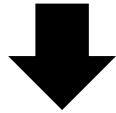


Rème-Harnay à partir de Vanson, 2020

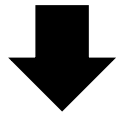
Deux organisations différentes: des modèles économiques et acteurs différents

Les chauffeurs-livreurs de la messagerie

Chargeurs : lancent les appels d'offre



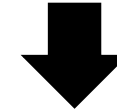
Donneurs d'ordre : Chronopost, Ups, DHL, Fedex etc.
Chiffres d'affaires élevés mais marges limitées



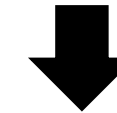
Chauffeurs-livreurs sous-traités (90% en Ile de France)

Les livreurs des plateformes

Investisseurs : Delivery Hero, Alphabet, Amazon, Softbank



Donneurs d'ordre : Deliveroo, UberEats, Foodora etc.
Déficits importants



Livreurs microentrepreneurs (presque 100%)

=> Le même type de sous-traitance dans les transports classiques et les transports par plateformes

- Les sous-traitants sont de petite taille (seuls pour la livraison de plateformes) et travaillent pour des grands groupes.
- La sous-traitance permet aux groupes de réduire les coûts liés à la relation d'emploi (cotisations patronales, paiement et gestion des absences, département RH, frais de licenciement etc.)
- L'organisation des flux de transport demeure interne à l'entreprise alors que l'exécution du transport est sous-traitée
- Ils travaillent à distance du donneur d'ordres:
 - des systèmes de contrôle rapproché (suivi en temps réel, géolocalisation via les applications, alertes et contrôle de l'attente...) et dont peuvent disposer plusieurs acteurs (patrons, donneurs d'ordres, clients...)
 - et des incitations à la performance (paiement au point, à la commande, pénalités, notifications, bonus...)

Deux types de gestion et de rémunération des travailleurs

Les chauffeurs-livreurs de la messagerie

Salariés

- Accidents du travail et maladies sous la responsabilité de l'employeur
- Salaire horaire
- Pas d'obligation de résultats
- 35 heures
- Indemnités de licenciement et chômage en cas de rupture

Sous-traitants

- Prise en charge des accidents et de la santé par le travailleur lui-même
- Payés au point livré (1,80 à 3 €)
- Grille de pénalités
- Positions supplémentaires non payées (même dans les entreprises « modèle »)
- 44 heures en moyenne/semaine
- Pas de chômage, pas d'indemnités de licenciement

Les livreurs des plateformes

Microentrepreneurs sous-traitants

• Baisse continue des rémunérations

- 2016: 7,5 € de l'heure + 2 à 4 € la livraison + bonus
- 2017: 5,75 € la course
- 2018: 2€ à la récupération de la commande + 1€ pour la livraison +
Montant variable en fonction de la distance de la course avec 4,8 la course au minimum
- 2019: opaque : pouvant aller jusqu'à 2,5 € la course.
Les courses se décomposent en trois catégories : moins de 10 minutes (courtes), de 10 à 30 minutes (moyennes) et plus de 30 minutes (longues)

Exemple de Deliveroo

• Impossible d'anticiper le revenu:

II. Profils des livreurs

Pas besoin de CV ni de lettre de motivation, ni d'entretiens d'embauche pour avoir une activité rémunérée

Des profils de travailleurs assez différents (1)

- Les chauffeurs-livreurs (enquête EMPLOI 2017)
 - sont assez âgés (44 ans)
 - Travaillent à temps plein
 - Les salariés viennent souvent du transport et restent dans le transport
(Exception pour la chaîne d'acteurs Amazon)
- Les livreurs en deux roues selon l'échantillon de 2017-2018 (125 livreurs)
 - 45% sont étudiants ou artistes
 - Beaucoup sont sportifs et choisissent le vélo
 - Ils travaillent en moyenne 30 heures par semaine (temps partiel)
 - Ils sont jeunes : moyenne d'âge de 27 ans pour les cyclistes/ 24,8 pour ceux en scooters
 - Un taux horaire moyen de 11,4 euros de l'heure
 - Deux motivations pour travailler : [payer le loyer, financer son projet](#)

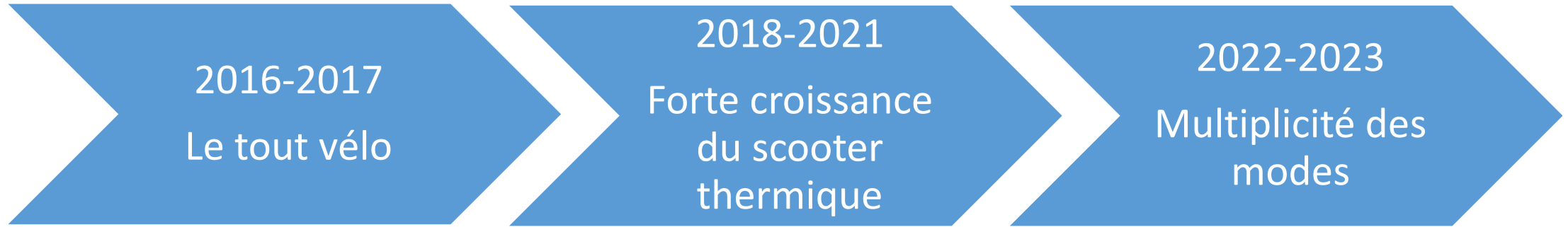
Des profils de travailleurs assez différents (2):

Premier changement progressif de profils entre 2016 et 2019

- Livreurs qui ont de moins en moins de diplômes, qui travaillent de plus en plus à temps plein (autour de 35 h), moins sportifs, habitant plus loin des centre-villes

Des profils qui ont progressivement changé (2023, 104 livreurs)

- Ils sont moins jeunes
- Ils travaillent plus
- Ancienneté moyenne supérieure



- Des annonces chez les sportifs,
- Des promesses de livraisons vertes

- Une activité à temps plein pour des jeunes de banlieues défavorisées.
- Elargissement des zones de livraisons

Grande hétérogénéité des véhicules à Paris

Trottinette, voiture, scooters, vélos mécaniques, vélos électriques en location ou à l'achat

Moins grande dans les villes plus petites :
à confirmer par l'enquête 2024

III. Quelles différences dans la forme de la sous-traitance?

Les indicateurs quantitatifs de dépendance économique

Indicateurs de dépendance interentreprise	Messagerie (67 chauffeurs-livreurs)	Plateformes de livraison de repas (125 coursiers) Enquête 2018	Plateformes de livraison de repas (104 coursiers) Enquête 2023
% des entreprises sous-traitantes travaillant directement avec des chargeurs (sans intermédiaire)	9	0	0
% du CA réalisé avec le donneur d'ordre (DO) principal	78	95	100
% d'entreprises travaillant avec un seul DO	52	78	98
Nb de DO	2,6	1,3	1,01

Scores et seuils

- Le score de dépendance pour la **longue distance** : *entre 6 et 7 sur 17*
- Le score moyen de dépendance pour la **messagerie** : *12 sur 17*.
- Le score pour les livreurs des **plateformes numériques** : *17 sur 17*

Conclusion

- Pas une révolution :
 - Ces plateformes mettent en place **une sous-traitance classique** : externalisation des coûts, des responsabilités et des risques (et réduction des chiffres du chômage...)

Mais

- **hyperdépendance** des livreurs en deux roues.
- Il existe aussi des **spécificités** dans la gestion des livreurs plateformes
 - Exploitation de la précarité déjà existante (travailleurs sans qualification, sans papiers, chômeurs, étudiants sans aides parentales etc.)
 - Radicalisation de la mise à distance des risques et responsabilités et en particulier de la gestion de la relation d'emploi (avec le prétexte d'algorithme complexe et changeant)
 - L'utilisation d'algorithme pour *baisser les rémunérations*, agrandir les distances, gérer les pics d'activité, contrôler, rompre les contrats : éliminer les rigidités liées à la sous-traitance classique (préavis, baisse des tarifs..)
 - Fractionnement des tâches et densifications des journées de travail