

Note d'information

Le point sur les livreurs des plateformes numériques de la livraison instantanée

Laetitia Dablanç, Université Gustave Eiffel, Chaire Logistics City

Mars 2023

1. Un phénomène majeur et mouvant

Des premiers *bikers* passionnés de vélo aux migrants sans-papier précaires d'aujourd'hui, le milieu des plateformes numériques de livraison a connu d'immenses changements en termes de recrutements, métiers et conditions de travail. Comme l'ont dit les participants à un colloque sur le sujet l'année dernière¹, il s'agit d'une « économie de la promesse », qui génère un grand nombre d'emplois.

En France, il est difficile de connaître, même approximativement, le nombre d'emplois concerné par les plateformes de livraison instantanée mais deux sources peuvent être rappelées ici. D'une part, le « stock » de travailleurs en activité pour ces plateformes. Il a été rendu public à l'occasion des élections professionnelles dans le secteur en mai 2022 puisque les plateformes étaient tenues de fournir les fichiers des livreurs auto-entrepreneurs qui travaillaient pour elles. Le chiffre transmis s'élevait à 84000 (France entière) au début de l'année 2022. D'autre part, le « flux » à travers l'analyse de l'évolution de la catégorie NAF 5320Z ('autres services de poste et courrier') de l'INSEE, dans laquelle il peut être présumé que s'inscrivent la majorité des auto-entrepreneurs de la livraison instantanée. En France, près de 9000 nouvelles inscriptions d'auto-entrepreneurs de la livraison express ont été recensées chaque mois en 2021, contre 2000 en 2018 et 4000 en 2019. En 2022, on relève 3851 créations par mois, soit une baisse de plus de la moitié par rapport à 2021.

Les derniers mois ont vu encore beaucoup d'évolutions dans le secteur de la livraison via des plateformes : projet de directive européenne², procès Deliveroo en France³ et enfin apparition du « quick commerce », une offre de livraison instantanée des produits du quotidien (voir ci-dessous).

2. Un développement mondial

La livraison au moyen des plateformes numériques de mise en relation s'est développée et banalisée dans toutes les grandes villes du monde, au nord comme au sud. Les groupes qui l'organisent sont de plus en plus importants et se restructurent en permanence. Par exemple,

¹ Daugareilh, I. (dir.), Angel, V., Aunis, E., Delmas, B., Jullien, B., Montalban, M., Stevens, H. (2022) Formes de mobilisation collective et économie des plateformes. Approche pluridisciplinaire et comparative. Rapport de recherche CNRS et Université de Bordeaux. Disponible sur : <https://shs.hal.science/halshs-03615403>. Ce travail a été discuté lors du colloque « La plateformeisation du travail : nouvelles formes d'emploi, nouvelles formes d'organisation ? » à Bordeaux les 11-13 mai 2022.

² Projet de Directive sur l'amélioration des conditions de travail dans le secteur des plateformes, présenté par la Commission Européenne le 9 décembre 2021 (COM(2021) 762 final), voté en version modifiée au Parlement européen en décembre 2022.

³ Tribunal correctionnel de Paris, 19 avril 2022. Le tribunal a condamné Deliveroo France à une amende de 375 000 euros pour travail dissimulé.

l'américain Postmates a été racheté par Uber tandis que l'europpéen Just Eat Takeaway achetait GrubHub (et cherche maintenant à s'en départir). Outre l'Europe et les Etats-Unis, le secteur est florissant en Chine (premier marché mondial), en Amérique latine, en Asie du Sud-est et plus récemment et de façon particulièrement dynamique en Afrique. Les opérateurs de livraison urbaine organisée par des plateformes numériques sont dorénavant des acteurs majeurs. DeliveryHero opère environ 1200 *dark stores* en Asie, au Moyen-Orient et en Amérique latine (source : C. Genelot, décembre 2022), DoorDash a été introduit en bourse avec une valorisation initiale de 72 milliards de dollars, Meituan était encore valorisé 120 milliards de dollars en juin 2022 malgré les tours de vis du gouvernement chinois contre le numérique depuis 2021. En Asie du Sud-Est le singapourien Grab a dépassé 1,4 milliards de dollars de chiffre d'affaires en 2022. Meituan fait travailler plusieurs millions de livreurs en Chine chaque jour.

Les interrogations relatives aux conditions de travail et au statut de ces livreurs sont également nombreuses en dehors de l'Europe. Chine, Japon, Corée, Brésil, Colombie... et bien d'autres pays connaissent des manifestations de livreurs, des débats dans les médias et des décisions de justice concernant la livraison instantanée. L'entreprise Amazon elle-même s'est déclinée dans la livraison du dernier kilomètre à travers le développement fulgurant d'Amazon Flex aux Etats-Unis. Amazon Flex fait partie de l'économie ubérisée de la livraison et suscite des remises en cause liées au statut des livreurs, qu'ils soient en voiture ou en deux-roues, à leur faible protection sociale et à la concurrence qu'ils font aux entreprises traditionnelles de la distribution de colis.

3. Le nouveau secteur du *quick commerce*

Depuis 2020-2021, le secteur de la livraison instantanée s'est élargi à la livraison de produits du quotidien achetés en ligne via des plateformes numériques et livrés très rapidement (entre 5 et 30 minutes) après la commande. Ce service, généralement nommé *quick commerce*, a attiré beaucoup d'investissements, qui se sont cependant ralentis depuis le deuxième trimestre 2022. Le taux de pénétration de ce nouveau marché reste encore faible mais n'est pas négligeable. En 2021, on estimait à 1,5 % les ménages français qui l'utilisaient, mais déjà 3 % en Ile-de-France et 11,5 % à Paris⁴. Une étude faite en décembre 2022 auprès des consommateurs parisiens⁵ quantifie à 21% la part des parisiens qui utilisent le *quick commerce* au moins une fois par mois, ce qui est un taux important. Depuis le rachat de Gorillas et Frichi, l'entreprise Getir, née en Turquie en 2015, est l'acteur majeur du marché en France. Son principal concurrent, Flink, une entreprise allemande qui a racheté l'acteur français Cajoo, était en discussion pour fusionner avec Getir en février 2023. L'américain Gopuff a tenté une entrée en Europe, fort de ses succès américains mais semble se retirer du marché français. Nous pourrions continuer la liste de ces évolutions et retournements....

Cette nouvelle offre de consommation en livraison instantanée n'est pas tout à fait équivalente à celle des plateformes de type UberEats ou Deliveroo : elle emploie pour le moment surtout des salariés et, point important pour les urbanistes territoriaux, elle nécessite des entrepôts, à partir desquels les produits sont stockés pour être livrés rapidement aux habitants du quartier. Ces entrepôts urbains du *quick commerce*, souvent dénommés *dark stores*, ont suscité en 2022 des polémiques importantes et multiformes dans des villes comme Paris, Lyon, Amsterdam,

⁴ IRi, 2021 : <https://www.lsa-conso.fr/les-chiffres-a-retenir-de-la-matinee-quick-commerce-lsa,399506>

⁵ De Leyris, R. et Louvet, N. (2022) La pratique du e-commerce alimentaire à Paris, Londres et Genève. Rapport de recherche du bureau de recherche 6t. Disponible sur : <https://www.6-t.co/article/la-pratique-du-e-commerce-alimentaire-a-paris-londres-et-geneve>.

New York ou Barcelone⁶. Ces nouveaux services appartiennent à la grande famille des plateformes numériques de livraison instantanée et bousculent de la même façon les métiers et les compétences de la logistique urbaine même s'ils ne posent pas les mêmes questions sur le droit du travail (voir le point 7 ci-dessous).

4. Une nouvelle niche de consommation urbaine ?

Après une phase initiale de développement rapide et multiforme, une nouvelle situation de l'offre et de la demande semble s'approcher d'un certain équilibre : consolidation d'une offre en duopole (en France, UberEats et Deliveroo pour les repas et Getir et Flink pour les produits d'épicerie, offre qui pourrait se transformer en quasi-monopole si les deux entreprises fusionnaient) et consolidation d'un marché, minoritaire mais bien présent, de consommateurs. En parallèle, on assiste à des efforts de réduction des coûts d'exploitation et d'objectif d'équilibre financier. Selon certains observateurs⁷, il est désormais possible que le secteur devienne rentable, à travers la baisse de dépenses (publicité et marketing), l'optimisation des activités logistiques, l'augmentation de la productivité des livreurs et l'augmentation des prix payés par les consommateurs.

Cela peut donc correspondre en fait à la création d'un nouveau secteur, la livraison instantanée, pour lequel il existe désormais des consommateurs, même s'ils sont et resteront sans aucun doute très minoritaires.

5. Un taux d'accident de la route très élevé

Un autre sujet d'actualité concerne la vulnérabilité des livreurs des plateformes aux accidents de la circulation. Le paiement à la tâche couplé à des rémunérations qui ont tendance à baisser au fil des années, notamment par la réduction des primes, incite les livreurs à des prises de risque. Les livreurs des plateformes passent beaucoup de temps au travail : les enquêtes faites à Paris montrent que 54% des livreurs interrogés sont sur le terrain au moins six jours sur sept, dont 59% qui travaillent plus de 8 heures par jour en moyenne⁸. Cela accroît les risques et contribue à un nombre très important d'accidents. Presque 30% des livreurs interrogés avaient eu un accident de la route dans les mois précédents l'enquête, dont 47% qui ont nécessité un passage aux urgences et 33% une autre prise en charge médicale. Les livreurs des plateformes circulent souvent avec un vélo de mauvaise qualité qu'il leur faut parfois transporter, non sans peine, dans les transports publics lorsqu'ils habitent en banlieue (dans l'enquête parisienne de 2022, ils étaient 23% dans cette situation). Ils doivent par ailleurs consulter très fréquemment leur smartphone et prennent davantage de risques de ce fait.

⁶ Le 13 janvier 2023 la municipalité de Barcelone annonçait qu'elle confirmait et renforçait une législation très restrictive sur les *dark stores* testée à partir de mars 2022. Tous les entrepôts existants doivent se transformer en supermarchés de quartier et ne pourront offrir un service de livraison que de façon limitée. Les *dark kitchens* (préparation de repas pour la livraison instantanée) de leur côté, ne seront plus autorisées que dans la Zona Franca, l'une des zones industrielles de la ville. De son côté la Ville de Paris a gagné en justice contre les entreprises du *quick commerce* avec la décision du 23 mars 2023 du Conseil d'Etat qui a jugé que la transformation de commerces en *dark stores* aurait dû être autorisée par la Ville de Paris, qui avait raison de les considérer comme des entrepôts. <https://www.conseil-etat.fr/actualites/la-transformation-de-commerces-en-dark-stores-devait-etre-autorisee-par-la-ville-de-paris>

⁷ Entretien de C. Genlot dans LSA, 3 février 2022. Voir aussi des analyses complémentaires dans le long article du *Monde* du 2 octobre 2022 (C. Quignon, Livraisons : « l'économie de la flemme » a-t-elle un avenir ?) où des experts apportent des précisions et des nuances.

⁸ Dablanc, L., Aguiléra, A., Krier, C., Cognez, A., Chrétien J., Louvet N. (2022) *Etude sur les livreurs des plateformes à Paris et en petite couronne*. Rapport d'enquête chaire Logistics City et 6T bureau de recherche. Disponible sur : <https://drive.google.com/file/d/1qVlwVDfsiTV2TY-aDf5o-QPs9fHNKis1/view>.

A New York, on relève aussi des prises de risque importantes sur la voirie. Dans un espace public où les usagers sont généralement respectueux des règles (traversée aux passages piétons, arrêt aux feux rouges, circulation hors du trottoir), on constate dorénavant la montée en puissance d'une mobilité à risque, celle des livreurs à vélo et à scooters, nombreux à circuler à contre sens ou sur les trottoirs, avec comme corollaire une augmentation des accidents (entretien avec Alison Conway, City College of New York, le 2 mars 2022 et document photographique⁹).

Ces accidents de la route plus nombreux en ville du fait du métier de la livraison instantanée sont encore mal répertoriés par les collectivités locales et peu traités en tant que tels alors qu'ils constituent un enjeu de plus en plus important.

6. Un grand nombre de travailleurs sans-papier

Les plateformes numériques de la livraison créent beaucoup d'emplois. Ces activités représentent des portes d'entrée sur le marché du travail des grandes villes : migrants ruraux en Chine, réfugiés vénézuéliens en Colombie ou au Pérou, sans-papiers en Europe... Meituan en Chine fait travailler plusieurs millions de livreurs free-lance chaque jour. Malgré des tendances globales d'évolution convergente de la sociologie des livreurs, les livreurs restent divers et ont des vues multiples sur leur métier. Au cœur de l'activité de livraison par plateforme, on trouve des jeunes hommes (très peu de femmes) payés à la tâche en free-lance, circulant avec un deux-roues. En France, ils sont dans leur grande majorité de nationalité étrangère (91% à Paris et 24% à Nantes¹⁰). A Paris, 41% des livreurs pour des plateformes comme Deliveroo et UberEats se déclarent auto-entrepreneurs, dont des étudiants et des actifs mais avec une majorité de livreurs à plein temps. Les autres se déclarent salariés ou intérimaires, ou - catégorie récemment apparue dans les réponses aux enquêtes -, coopérateurs (7%). Plus de 30% d'entre eux se déclarent « autre » et un certain nombre d'entre eux n'ont pas de statut leur permettant de travailler en France : ils exercent en louant le compte d'un auto-entrepreneur, sur le modèle d'une économie informelle. Cette part reste difficile à évaluer précisément car les livreurs sont réticents à répondre à cette partie de l'enquête mais elle peut être estimée à au moins 30%.

Le métier de livreur de plateformes pourrait constituer un tremplin pour les travailleurs sans-papier, à travers une réforme de la « circulaire Valls » permettant la régularisation des sans-papier. L'état actuel de la pratique administrative interdit pour le moment le principe même d'une telle régularisation pour le secteur de la livraison instantanée, parce que ce secteur emploie des indépendants et non des salariés : or les instructions données aux préfets n'ouvrent les possibilités de régularisation qu'aux travailleurs exerçant en tant que salariés. Des initiatives comme la Maison des livreurs à Paris¹¹ permettent aux livreurs d'établir des contacts avec des avocats spécialisés, dont certains les aident dans les démarches de régularisation.

Dans l'ensemble (tout statut confondu), les livreurs sont peu diplômés et 31% d'entre eux ne possèdent aucun diplôme, mais 27% sont diplômés Bac+2 ou plus. Leur vision du métier s'est dégradée en 2022 par rapport à 2021, notamment en ce qui concerne les relations avec les plateformes : 40% les jugeaient difficiles en 2021 pour 59% en 2022. La pandémie de Covid a accru le nombre de commandes mais encore davantage le nombre de livreurs, ce qui a réduit

⁹ Dablanc, L., Schorung, M. (2022) La logistique urbaine à New York en photos. Diaporama disponible sur : https://www.lvmt.fr/wp-content/uploads/2019/10/Soiree-diapos-avec-Laetitia-et-Matthieu-VF_compressed.pdf.

¹⁰ Dablanc, L., Proulhac, L., Raimbault, N. (2022) *Enquête sur les travailleurs nantais des plateformes de livraison instantanée*. Rapport d'enquête pour le PUCA/SUBWORK et la chaire Logistics City. Disponible sur : <https://www.lvmt.fr/wp-content/uploads/2022/03/Livreurs-a-Nantes-des-plateformes-de-livraison-instantanee.pdf>.

¹¹ <https://www.paris.fr/pages/la-maison-des-coursiers-un-lieu-pour-les-livreurs-en-situation-de-precarite-21879>.

les revenus par livreur. Les livreurs sont rarement membres d'un collectif de défense de leurs droits mais le taux de livreurs qui le sont a augmenté en 2022 (13% en 2022 contre 7% en 2021).

7. Des livreurs exerçant sans licence de transport

Les travailleurs sans papier engagés dans la livraison instantanée ainsi que les livreurs à temps partiel qui sont en premier lieu des étudiants constituent deux viviers importants des travailleurs des plateformes de livraison instantanée, comme l'ont montré les enquêtes annuelles de la chaire Logistics City¹², mais ils ne sont pas exclusifs. Une troisième catégorie de livreurs est située au « milieu » social entre les étudiants et les sans-papiers : celle constituée par les livreurs à plein temps en règle en ce qui concerne leur situation de travail. Ces derniers représentent un peu plus de 50% des livreurs des plateformes à Paris en 2022.

Ces livreurs sont moins précaires que les sans-papier mais sont eux-aussi très souvent en vulnérabilité juridique. D'une part ils exercent, de plus en plus, avec des scooters voire des voitures. Or selon l'article L3411-1 du code des transports, toute entreprise de transport de marchandises exerçant en France, dont les micro-entreprises, doit justifier d'une licence de transport intérieure pour exercer avec un véhicule motorisé. 84% des livreurs auto-entrepreneurs enquêtés à Paris en 2022 n'avaient pas cette licence et se trouvaient donc dans l'illégalité. D'autre part, les livreurs à vélo sont de plus en plus nombreux, surtout à Paris, à utiliser des vélos partagés de type Vélib (le système parisien de vélo partagé) ou Véligo (le système de la Région Ile-de-France de location pour quelques mois d'un vélo électrique). L'usage des Vélib et Véligo pour effectuer des livraisons est cependant interdit¹³ (même s'il est difficile de comprendre sur quelle base juridique).

8. Marché du travail : auto-entrepreneurs ou salariés ?

Le rattachement *a priori* au salariat des livreurs des plateformes est un choix qu'ont commencé à faire certaines administrations, comme la Californie en 2020 et l'Espagne en 2021, avec des fortunes diverses¹⁴. Le projet de directive européenne de décembre 2021 déjà mentionné a posé des principes intéressants permettant de dessiner une voie d'organisation du secteur¹⁵. Les auto-entrepreneurs livreurs à Paris se déclarent cependant attachés à 70% d'entre eux à leur autonomie et au choix des horaires, en étant moins sensibles au statut de salarié¹⁶.

¹² *Op. cit.*, disponible sur : <https://drive.google.com/file/d/1qVlwVDfsiTV2TY-aDf5o-QPs9fHNKis1/view>.

¹³ Le contrat d'utilisation de Véligo, par exemple, indique que « l'usage même ponctuel à des fins de transport de marchandises est interdit ». Par ailleurs, il est « interdit de faire plus de 300 km par semaine » ainsi que « de faire plus de 70 trajets par semaine ».

¹⁴ Rappelons ici les péripéties de la loi AB5 (Assembly Bill 5) de l'Etat californien entrée en vigueur en janvier 2020 : cette loi a d'abord été remise en cause par un référendum (« Proposition 22 ») en novembre 2020, soutenu par les plateformes. Puis ce résultat référendaire a été lui-même remis en cause en 2021 par un juge de la cour supérieure du comté d'Alameda. Une Cour d'Appel a annulé en mars 2023 ce premier jugement et la Proposition 22 est confirmée.

¹⁵ Le projet de la Commission Européenne de décembre 2021 posait le principe suivant : si au moins deux parmi cinq critères sont remplis par une plateforme, la relation qu'elle a avec un livreur doit être celle d'employeur à employé : la plateforme détermine les niveaux de rémunération ; impose le port d'uniforme ou l'usage de certains équipements ; supervise l'exécution du travail par des moyens électroniques ; interdit de travailler pour d'autres entreprises ; ou restreint le choix des horaires ou le choix de sous-traitants. Trois de ces situations ont déjà disparu de facto en France (port d'uniforme, horaires imposés, pas de travail pour d'autres plateformes). En revanche, les rémunérations restent très majoritairement imposées et l'exécution du travail est encore très largement supervisée par des algorithmes. Un texte a été adopté en décembre 2022 au Parlement européen, qui confirme un renforcement des conditions restrictives d'emploi de livreurs indépendants.

¹⁶ *Op. cit.*, disponible sur : <https://drive.google.com/file/d/1qVlwVDfsiTV2TY-aDf5o-QPs9fHNKis1/view>.

Au-delà du débat entre salarié et auto-entrepreneur, ce qui paraît urgent est d'améliorer les revenus et les conditions de travail des livreurs. Depuis 2016, des avancées législatives au niveau français comme européen ont théoriquement fait évoluer ces conditions dans le bon sens¹⁷. Mais dans le même temps, la rémunération des livreurs, ultra flexible et déterminée quasiment au jour le jour par algorithme, a eu tendance à baisser, accentuant la précarisation des travailleurs et l'appel *de facto* à des travailleurs sans papier, qui acceptent des rémunérations basses. Dorénavant l'article L1326-3 du code des transports et un décret d'application du 22 avril 2021 imposent aux plateformes de publier sur leur site internet « de manière loyale, claire et transparente » des indicateurs de durée d'activité et de revenu des travailleurs au cours de l'année précédente mais cette plus grande information ne suffira probablement pas à elle seule à faire pression à la hausse sur les rémunérations.

Des élections professionnelles dans le secteur du travail indépendant pour les plateformes de mise en relation ont été organisées en France entre le 9 et le 16 mai 2022. Elles ont très peu mobilisé les livreurs, avec moins de 2% de participation. Elles représentent néanmoins une avancée pour le dialogue social et la légitimation des organisations syndicales et des collectifs *ad hoc* apparus dans ce secteur. Les négociations entre ces nouveaux représentants des livreurs et les plateformes numériques ont maintenant démarré, notamment sur le niveau général des rémunérations.

L'algorithme au cœur du modèle des plateformes de livraison reste une boîte noire et son application pour contrôler la façon dont les livreurs organisent leurs activités reste très intrusive, malgré un certain nombre de décisions de justice, auxquelles ont répondu les plateformes par une réduction de leur contrôle. En 2021, l'agence italienne de protection des données a imposé une forte pénalité financière à Foodinho (groupe Glovo) en raison de la façon dont elle utilisait l'algorithme pour surveiller le travail des livreurs. Le projet de directive européenne présenté plus haut sur le travail des plateformes accroît les exigences de transparence sur le fonctionnement des algorithmes des applications.

Les coopératives d'activités et d'emploi dans le secteur de la livraison instantanée pourraient offrir un compromis intéressant entre l'auto-entrepreneuriat et le salariat. Une coopérative d'activités et d'emploi permet la mise en commun des obligations administratives, de la gestion, de l'animation commerciale, des lieux d'activité. Mais ce régime continue à se heurter à des difficultés, notamment financières.

9. La question des véhicules

Alors que l'on parle souvent des « livreurs à vélo », la logistique de la livraison instantanée au moyen de plateformes de mise en relation est en fait en majorité (53% à Paris) exercée avec des modes autres que le vélo : scooters et voitures personnelles notamment. Or les livraisons motorisées polluent et, dans le cas des scooters, font du bruit. Alors que dans d'autres villes non

¹⁷ En 2016 la loi El Khomry (article L7342-1 du code du travail) pose que pour les « travailleurs indépendants recourant, pour l'exercice de leur activité professionnelle, à une ou plusieurs plateformes de mise en relation par voie électronique » il existe dorénavant une responsabilité sociale des plateformes concernant les accidents du travail, la formation et le droit de grève. En 2019, la loi d'orientation des mobilités indique dans son article 20 que « la plateforme peut établir une charte déterminant les conditions et modalités d'exercice de sa responsabilité sociale, définissant ses droits et obligations ainsi que ceux des travailleurs avec lesquels elle est en relation ». En 2020-2021 les missions Frouin et Mettling aboutissent à l'ordonnance du 21 avril 2021 sur la représentation des travailleurs des plateformes. Des élections professionnelles sont organisées par voie électronique en mai 2022, par une nouvelle Autorité des relations sociales des plateformes d'emploi (article L7345-1 du code du travail), financée par une taxe sur les plateformes. L'article L1326-3 du code des transports impose des indicateurs d'activité à fournir par les plateformes : elles doivent publier sur leur site internet « de manière loyale, claire et transparente » des indicateurs de durée d'activité et de revenu des travailleurs au cours de l'année précédente.

européennes ces scooters sont tous électriques (c'est le cas dans les villes chinoises depuis longtemps et à New York depuis peu), les scooters de la livraison sont en Europe en large majorité encore thermiques. Le *quick commerce* en revanche utilise des scooters exclusivement électriques. L'Europe aurait pu faire la transition vers les deux-roues motorisés électriques de façon beaucoup plus rapide. En ce qui concerne le bruit, des arrêtés municipaux à Nantes ont interdit l'usage des scooters en centre-ville. 39% des livreurs nantais signalaient avoir eu une amende à ce titre, sans doute un signe que ces interdictions sont mal connues ou peu respectées¹⁸.

L'article 114 de la loi Climat et résilience du 22 août 2021 dispose que les plateformes de livraison de marchandises mettant en relation des travailleurs indépendants devront en 2023 s'assurer « qu'une part minimale, croissante dans le temps, des véhicules utilisés dans le cadre de la mise en relation qu'elles assurent sont des vélos ou des véhicules à très faibles émissions ». Elles devront d'autre part indiquer aux usagers le type de véhicule utilisé et rendre public « le pourcentage de vélos et de véhicules à très faibles émissions mis en relation durant l'année précédente ». Ces dispositions sont bienvenues même si elles semblent contredire le principe d'indépendance des livreurs (et accroissent donc paradoxalement le risque, pour les plateformes, de requalification des contrats de travail) et seront sans doute difficiles à appliquer. Elles permettent en tout cas d'envoyer un signal au secteur de la livraison instantanée sur sa responsabilité dans une mobilité urbaine plus propre.

Conclusion : mieux connaître les livreurs

Les livreurs des plateformes numériques de mise en relation constituent un nouveau métier qui engendre des questions économiques, sociales et juridiques importantes. Alors que le secteur avance sous le coup de réglementations nationales et européennes, un point particulier reste encore à faire progresser, celui de la connaissance et du suivi du secteur. Un socle de connaissances sur les travailleurs de la livraison instantanée doit être dorénavant constitué. Ce secteur pourrait notamment faire l'objet d'une attention particulière du réseau national d'observation de la logistique urbaine récemment mis en place¹⁹. Les indicateurs suivants pourraient être notamment observés, la liste n'étant bien sûr pas exhaustive : statistiques d'accidents spécifiques aux livreurs à vélo, identifiés clairement à l'intérieur du groupe des accidents impliquant des vélos en général ; nombre de livraisons par plateformes (par jour, semaine...) ; part des auto-entrepreneurs livreurs dans ces livraisons instantanées.

On constate également la grande faiblesse des administrations publiques (nationales et locales) et la persistance voire l'accroissement de dysfonctionnements sociaux. Les fraudes sont multiples : partages de compte, exercice sans licence de transport intérieure, utilisation de scooters malgré des arrêtés municipaux d'interdiction, utilisation de vélos partagés malgré leur interdiction, sous-déclaration des gains à l'URSSAF²⁰. Les conditions de travail sont difficiles et les rémunérations très insuffisantes, notamment ramenées aux heures effectives de travail. Le danger du métier est important, notamment à travers les accidents de la route. Du côté des collectivités territoriales, les problématiques d'ingénierie du trafic se posent sur de nouveaux frais avec l'apparition de cette nouvelle mobilité de la logistique. Ces élus et techniciens des

¹⁸ *Op. cit.* Disponible sur : <https://www.lvmt.fr/wp-content/uploads/2022/03/Livreurs-a-Nantes-des-plateformes-de-livraison-instantanee.pdf>.

¹⁹ <https://www.ecologie.gouv.fr/observatoire-national-logistique-urbaine>

²⁰ Note du Haut Conseil du Financement de la Protection Sociale, décembre 2022, disponible sur : <https://www.securite-sociale.fr/files/live/sites/SSFR/files/medias/HCFIPS/2022/2022-11-10%20HCFIPS%20-%20Travail%20dissimul%c3%a9.pdf>. Le « taux de cotisations éludées » pour les livreurs des plateformes est de 58%, le plus élevé des secteurs des plateformes après celui des chauffeurs de VTC.

viles envisagent facilement la « cyclo-logistique » des vélos-cargo des *start-ups* et des coopératives mais sont plus réticents à reconnaître l'existence et à traiter les problématiques de la logistique des livreurs ubérisés. On constate une polyphonie exacerbée des réactions des Etats et des municipalités, qui avancent chacun dans leur couloir de volontarisme politique. A ce titre, le projet de directive européenne sur les travailleurs des plateformes est une bonne nouvelle. Mais au préalable il faudrait déjà faire appliquer les lois existantes, protéger les livreurs dans l'exercice actuel de leur activité, les former et les qualifier et augmenter leurs rémunérations.