

Enquête sur les auto-
entrepreneurs de la
'livraison instantanée'

Juin 2020

Laetitia Dablanc
Anne Aguiléra
Laurent Proulhac
Léa Wester
Nicolas Louvet
José Palomo Rivas



Chaire
LOGISTICS
CITY



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE

Liberté
Égalité
Fraternité

Remerciements

Les organismes suivants ont contribué au financement des enquêtes :

- DGITM, Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire
- Chaire Logistics City

Introduction

Ce rapport vise à présenter les résultats exhaustifs¹ recueillis lors de l'enquête qui a été réalisée par l'Université Gustave Eiffel/IFSTTAR avec l'aide du bureau de recherche 6T en décembre 2019/janvier 2020 sur un échantillon de 300 livreurs de la « livraison instantanée » de l'Est parisien. Cette enquête est la troisième sur le sujet. Un rapport précédent donne les résultats des deux enquêtes précédentes (2016 et 2018) :

- Dablanc, L., Saidi, N., Aguiléra, A., Bekka, A., Lazarevic, N., Rouhier, J., Bairras, P., Marcher, P. (2019) Enquêtes sur les micro-entrepreneurs de la livraison instantanée à Paris. Rapport de recherche, IFSTTAR, Marne la Vallée, 196 p. <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-02374915>

Nous définissons un livreur de la « livraison instantanée » comme un livreur qui travaille pour une application smartphone de « livraison instantanée », offrant un service de livraison en moins de deux heures après commande. Les livraisons instantanées sont majoritairement des repas, mais pas exclusivement (également : colis, courses alimentaires).

L'enquête porte sur les caractéristiques, le statut ainsi que les conditions de travail des livreurs de ce secteur d'activité en plein développement. Les livreurs de la livraison instantanée sont généralement des auto-entrepreneurs (terme équivalent à celui de micro-entrepreneurs). L'enquête a également pour but une meilleure appréhension des contraintes et des difficultés telles qu'elles sont vécues et racontées au quotidien par les livreurs.

Méthodologie d'enquête

300 livreurs ont été enquêtés en face à face, via des rencontres aléatoires dans plusieurs lieux de l'Est parisien :

Place de la République
A proximité du KFC République
A proximité du McDo République
Boulevard de la République
Place de la Nation
Quai de la Rapée
Place Léon Blum (Voltaire)
Oberkampf (Bd. Voltaire)
Bastille / Arsenal
A proximité de Pizza Hut Barbès
Square Bisson / Parc de Belleville
Square Titon
A proximité du Sushi Shop Secrétan
A proximité du Sushi Shop Saint Antoine
Avenue Jean Jaurès (Porte de Pantin)

¹ Des résultats plus spécialisés par thématique (sécurité routière, véhicules de livraison utilisés, trajets domicile-travail des livreurs, etc.) issus d'analyses croisées seront publiés par la suite.

Rotonde Stalingrad

Autre

Le questionnaire contenait 37 questions. L'enquête porte tout d'abord sur le profil des livreurs de l'Est parisien (genre, âge, niveau de diplôme, lieu de domicile, trajectoire professionnel). Un second groupe de questions traite de la mobilité des coursiers (moyens de transports, secteurs d'activités...). Un troisième aborde la question du statut des livreurs tandis qu'un quatrième porte sur leurs conditions de travail (jours de travail, distance, rémunération...). Enfin, l'opinion des travailleurs interrogés est mise en évidence dans un dernier ensemble de questions.

L'administration des questionnaires a été menée par les enquêteurs embauchés et formés par le bureau 6t. Il s'agit d'un questionnaire quantitatif dont la durée d'administration courte (5 à 7 minutes) a permis d'interroger les livreurs au moment de l'attente d'une commande.

Les données ont été redressées concernant une seule thématique : la sous-traitance. Cette question est assez sensible pour les livreurs. En effet, cette pratique qui consiste à utiliser le compte de quelqu'un d'autre est strictement encadrée, à la fois par les plateformes et par la loi. Elle peut être légale (un travailleur indépendant peut sous-traiter une tâche, avec l'accord du donneur d'ordre) mais lorsqu'elle est effectuée auprès de personnes qui ne sont pas elles-mêmes inscrites comme auto-entrepreneurs, elle est illégale. Ce statut est également mal connu des livreurs. Ils travaillent pour quelqu'un (avec son compte) donc ils se sentent « comme salariés ». Les répondants ont donc tendance à fournir des informations inexactes sur ce point, volontairement ou pas, et à affirmer qu'ils sont salariés.

Afin de contourner ce problème, la question du statut est posée au début du questionnaire et beaucoup de livreurs se disent salariés (seulement 3 affirment dès le début qu'ils sont sous-traitants). Plusieurs questions plus loin, nous leur expliquons ce qu'est la sous-traitance et nous leur demandons s'il s'agit de leur situation actuelle : 67 livreurs ont répondu « oui » suite à cette question alors qu'ils s'étaient déclarés salariés au départ.

D'autre part, 40 livreurs ont répondu « Ne se prononce pas » à cette question sensible (sachant que c'est illégal). En croisant cette question avec d'autres², on peut raisonnablement penser que ces 40 livreurs sont également des sous-traitants.

Ainsi, parmi ceux qui se déclarent salariés nous pouvons raisonnablement penser que 107 (soit 37%) sont en réalité des sous-traitants.

La présentation des résultats dans ce rapport se fait d'abord pour tous les livreurs (300) puis par catégorie de livreur, en distinguant les « livreurs à plein temps » (219 personnes), les « étudiants » qui sont livreurs à temps partiel (29 personnes) ; et les « actifs » qui sont livreurs à temps partiel (52 personnes). La catégorie des livreurs à plein temps a fortement augmenté entre 2018 et 2020, au détriment essentiellement de celle des étudiants.

² De fait, ces répondants indiquent qu'ils sont devenus livreurs « sur les conseils d'un ami », ils sont étudiants étrangers, ou simplement étrangers et ne se prononcent pas sur leur situation en dehors du métier de livreurs. Ils utilisent souvent des vélos en libre-service pour la livraison. Cet ensemble de caractéristiques peut signaler un public en difficulté administrative qui n'est pas équipé et mal informé sur les démarches administratives du statut de micro-entrepreneur.

Quelques données marquantes de l'enquête 2020

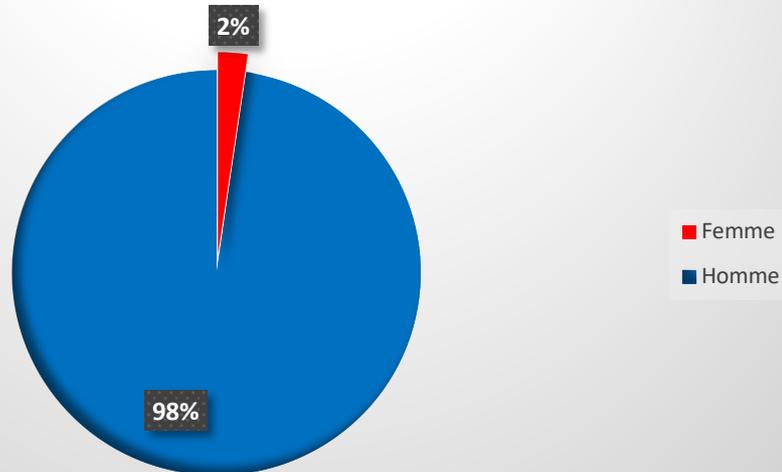
- 2% de femmes
- 39% en colocation
- 14% de français
- 9% d'étudiants
- 39% n'ont pas de diplôme, 9% ont le brevet, 18% ont un BEP ou CAP, 34% ont le bac ou plus
- 31% utilisent un scooter pour livrer (ce qui est illégal si le livreur n'a pas de licence de transport de marchandises), 16% Velib, 10% vélo électrique personnel
- 26% viennent travailler en transport en commun dont plus de la moitié avec leur vélo
- 37% utilisent un compte en partage
- 73% sont livreurs à plein temps
- 55% ont une ancienneté de 6 mois et plus
- 46% se voient encore livreur dans 3 mois
- Pour 37% c'est leur premier emploi
- 57% pensent qu'il y a trop de livreurs sur le marché et pas assez de travail
- 79% pensent qu'il y a une forte insécurité routière
- 53% savent qu'il y a des offres d'emploi en tant que salarié dans le secteur de la livraison
- 74% seraient intéressés par un CDI (essentiellement à temps plein)
- 29% ont eu un accident
- 39% indiquent qu'ils n'ont pas d'assurance, ceux qui en ont une indiquent, à 66%, qu'ils l'ont via la ou les plateformes

Sommaire

| | |
|---|----|
| REMERCIEMENTS | 2 |
| INTRODUCTION | 3 |
| METHODOLOGIE D'ENQUETE | 3 |
| QUELQUES DONNEES MARQUANTES DE L'ENQUETE 2020 | 5 |
| SOMMAIRE | 6 |
| SEXE | 7 |
| NATIONALITÉ | 7 |
| AGE | 8 |
| NIVEAU D'ETUDES : QUEL EST VOTRE NIVEAU DE DIPLOME ? | 12 |
| DEPARTEMENT DE DOMICILE | 16 |
| EXERCICE D'UNE ACTIVITE ANNEXE | 20 |
| ANCIENNETE | 22 |
| MODE DE DEPLACEMENT POUR ARRIVER SUR LE LIEU DE TRAVAIL | 26 |
| VEHICULE DE LIVRAISON | 30 |
| NOMBRE DE LIVRAISONS PAR JOUR | 37 |
| JOURS TRAVAILLES PAR SEMAINE | 38 |
| NOMBRE D'HEURES TRAVILLEES PAR JOUR | 45 |
| DISTANCE PARCOURUE LORS DE LA DERNIERE LIVRAISON | 49 |
| PERIMETRE D'ACTIVITE | 50 |
| STATUT PROFESSIONNEL | 54 |
| ASSURANCE | 58 |
| LICENCE DE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES | 60 |
| PERSPECTIVES : LES LIVREURS S'IMAGINENT-ILS TOUJOURS LIVREURS DANS 3 MOIS ? | 64 |
| PERSPECTIVES : LES LIVREURS S'IMAGINENT TOUJOURS LIVREURS DANS 1 AN | 67 |
| QUESTIONS D'OPINION | 69 |
| ACCIDENTS | 77 |
| LES LIVREURS A VELO | 79 |

SEXE

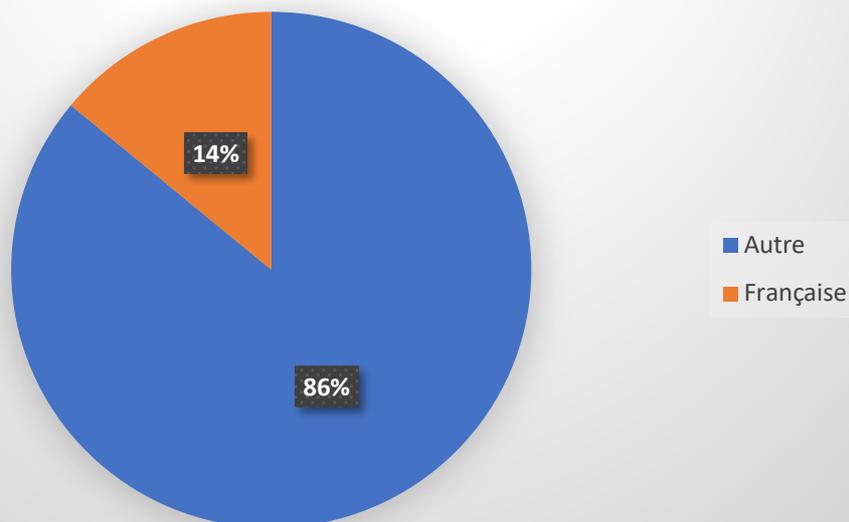
Distribution des livreurs par sexe



Comme dans les deux précédentes enquêtes, les hommes sont ultra-majoritaires parmi les livreurs travaillant pour des plateformes.

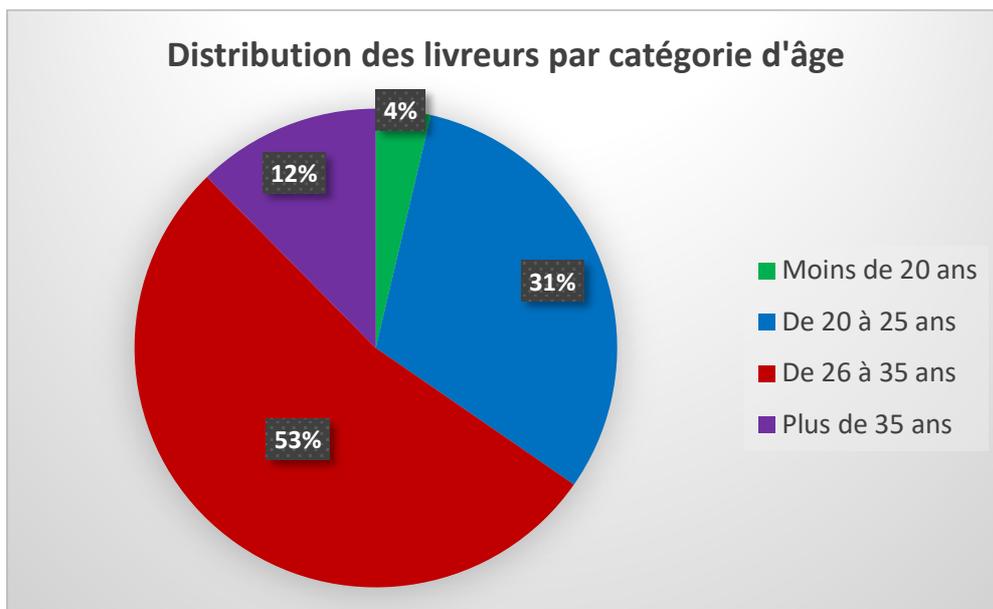
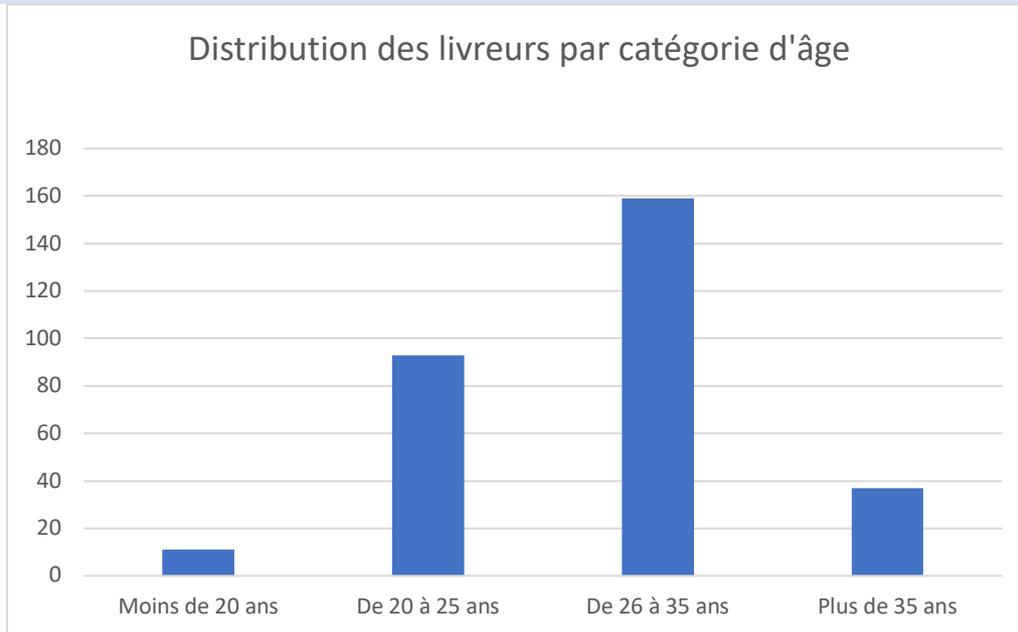
NATIONALITÉ

Nationalité



Cette question n'était pas posée dans les deux précédentes enquêtes. Les données recueillies en 2019 montrent que l'immense majorité des livreurs ne sont pas de nationalité française.

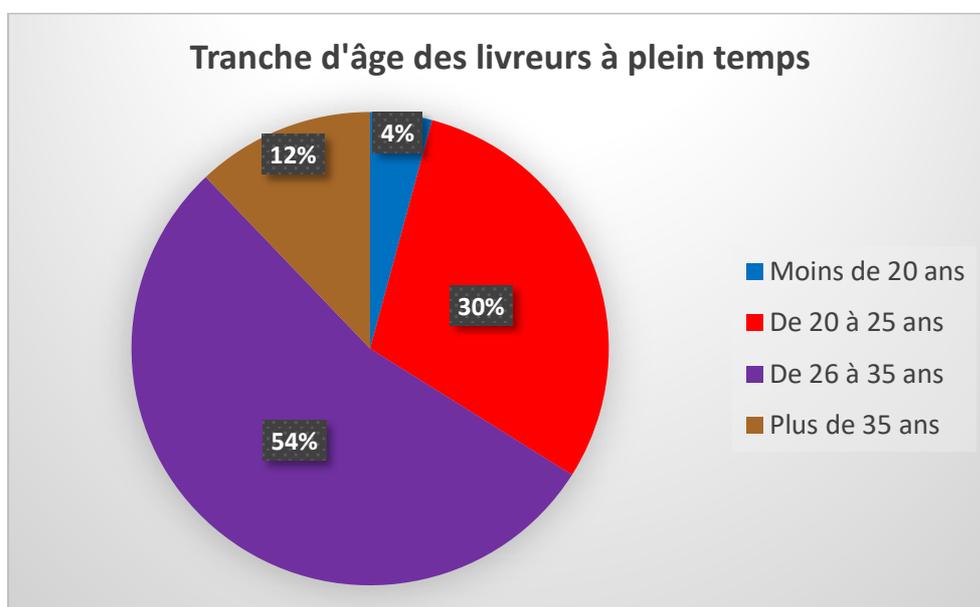
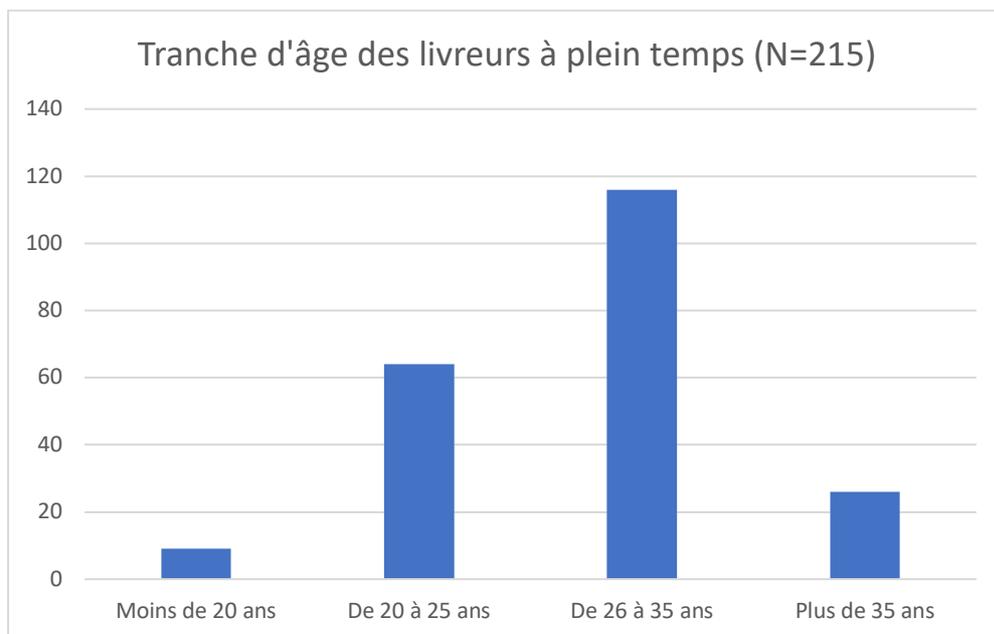
AGE



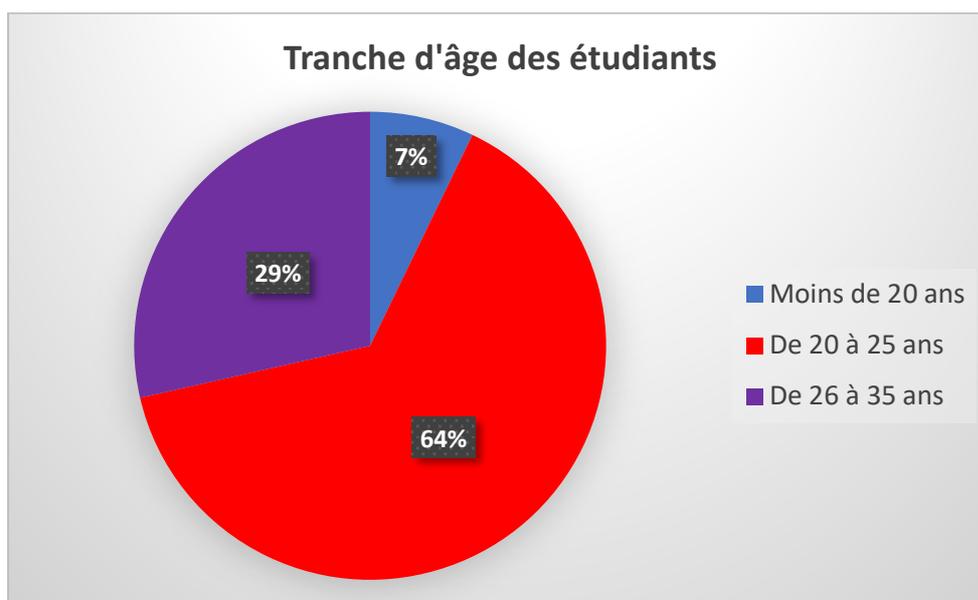
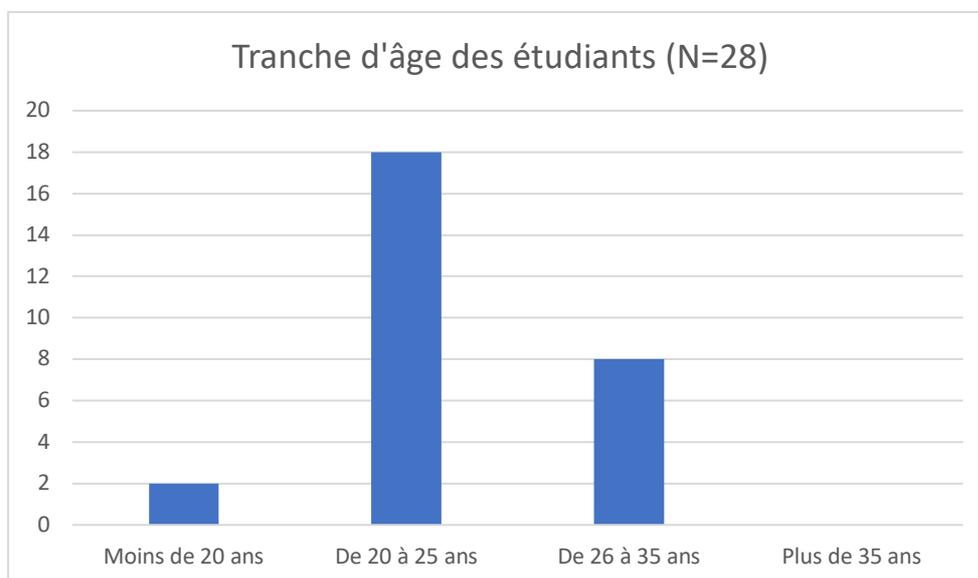
Par rapport à l'enquête de 2018, les livreurs sont un peu plus âgés : 65% ont plus de 25 ans, contre seulement un tiers lors de la précédente enquête.

Tranches d'âge par catégorie de livreur : livreurs à plein temps, étudiants, actifs. Des 300 livreurs interrogés, 6 ne savent pas ou ne se sont pas prononcés sur l'exercice d'autres activités.

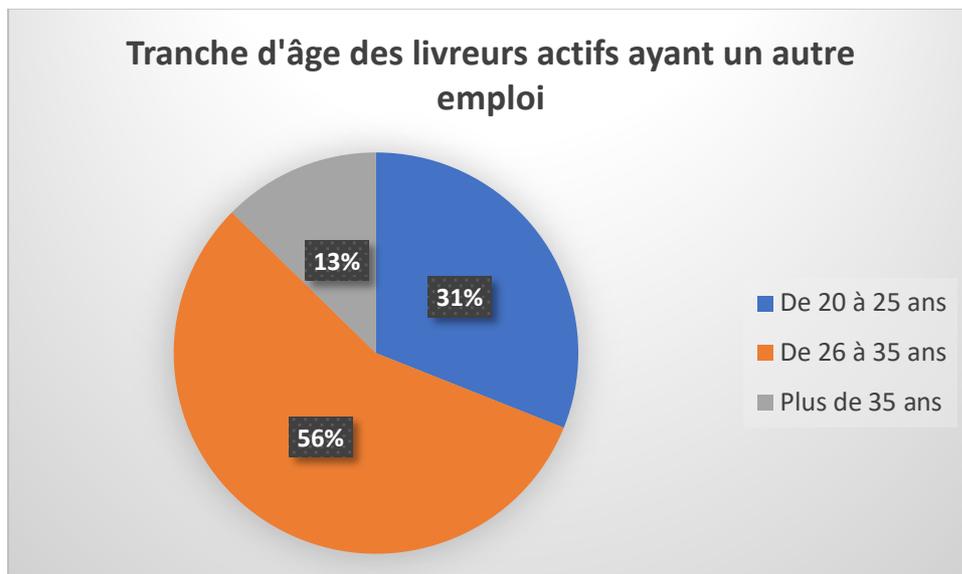
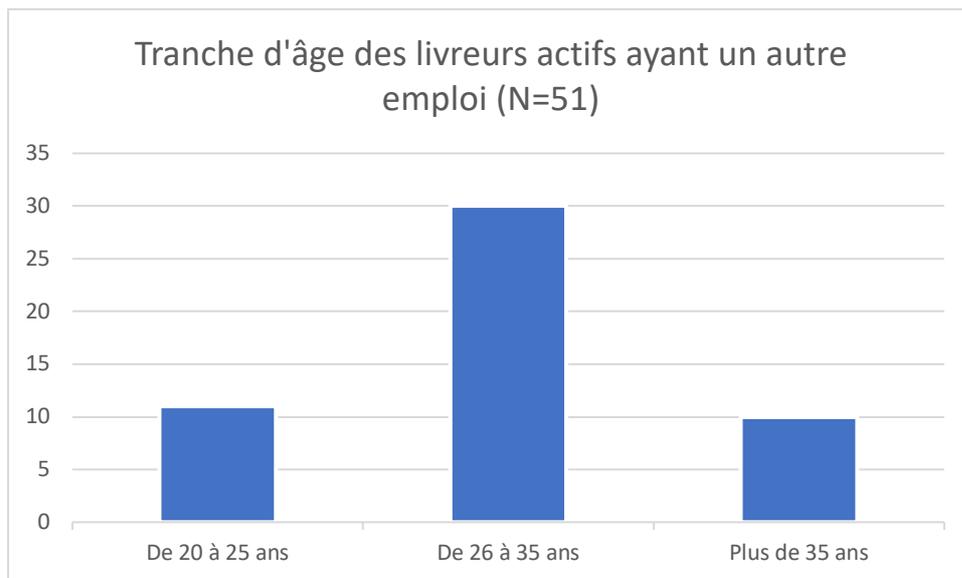
Livreurs à plein temps



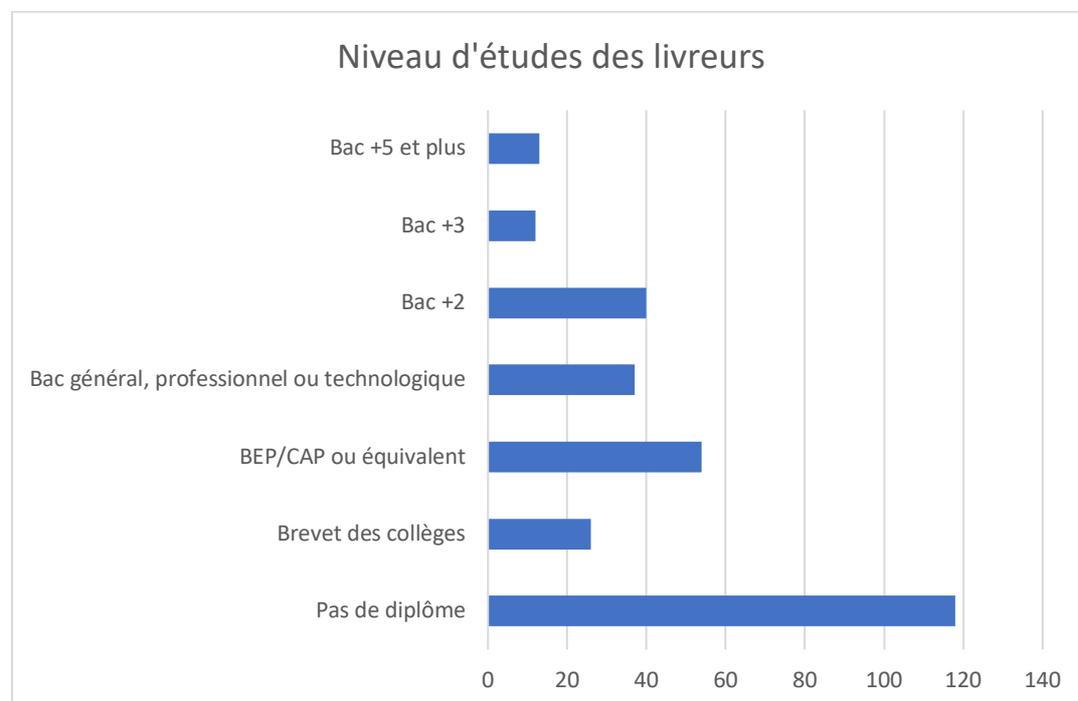
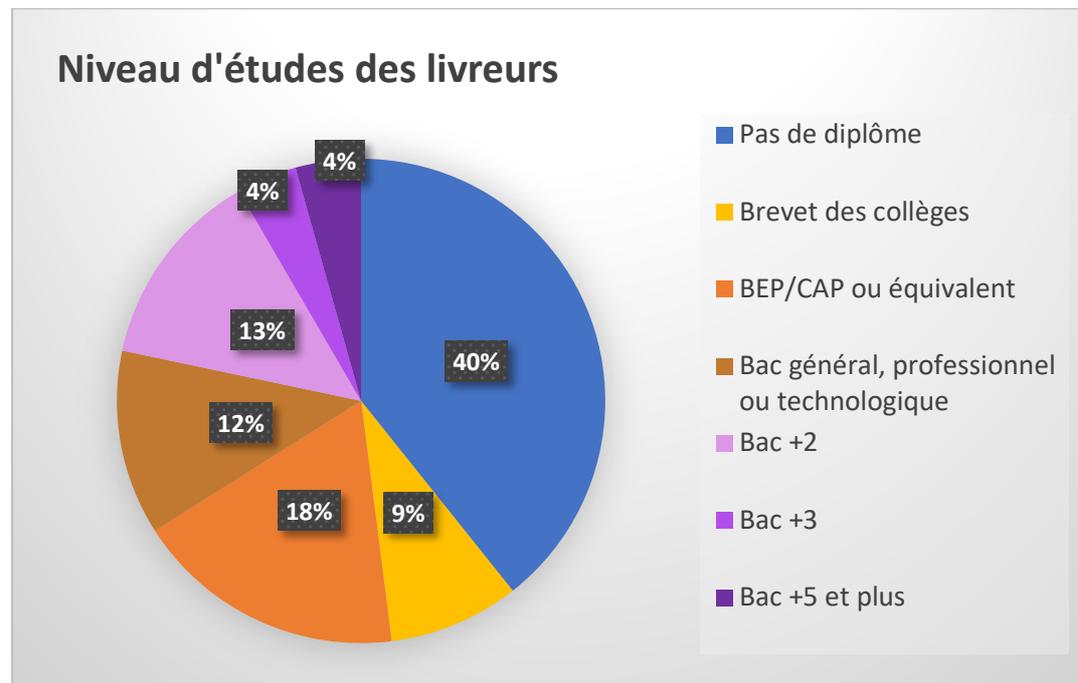
Étudiants



Actifs

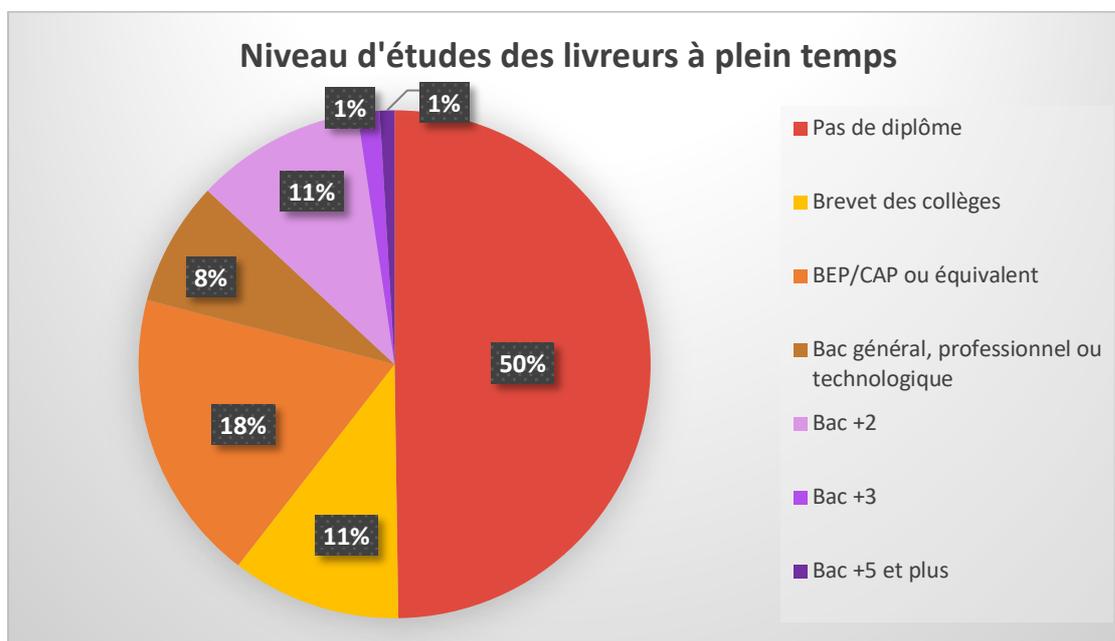
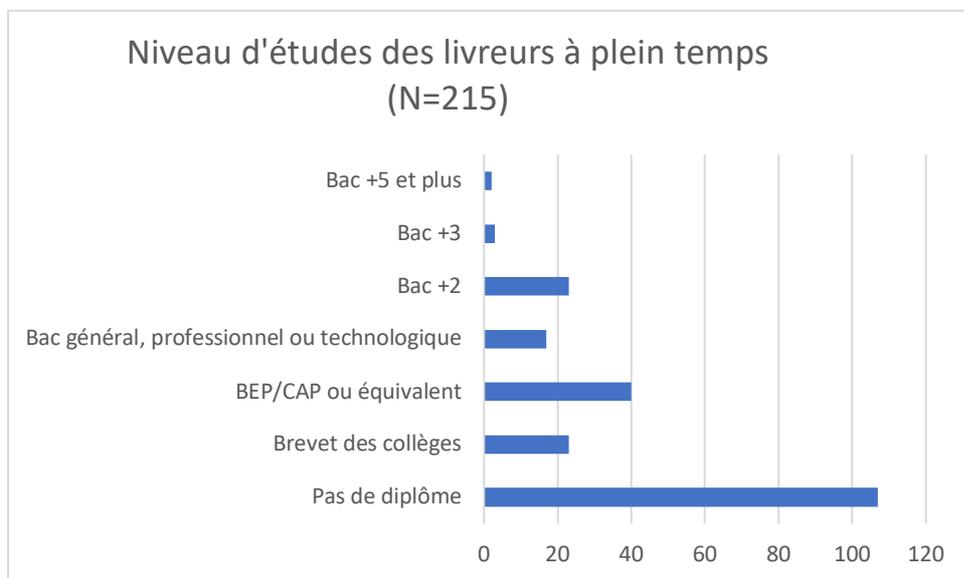


NIVEAU D'ETUDES : QUEL EST VOTRE NIVEAU DE DIPLOME ?

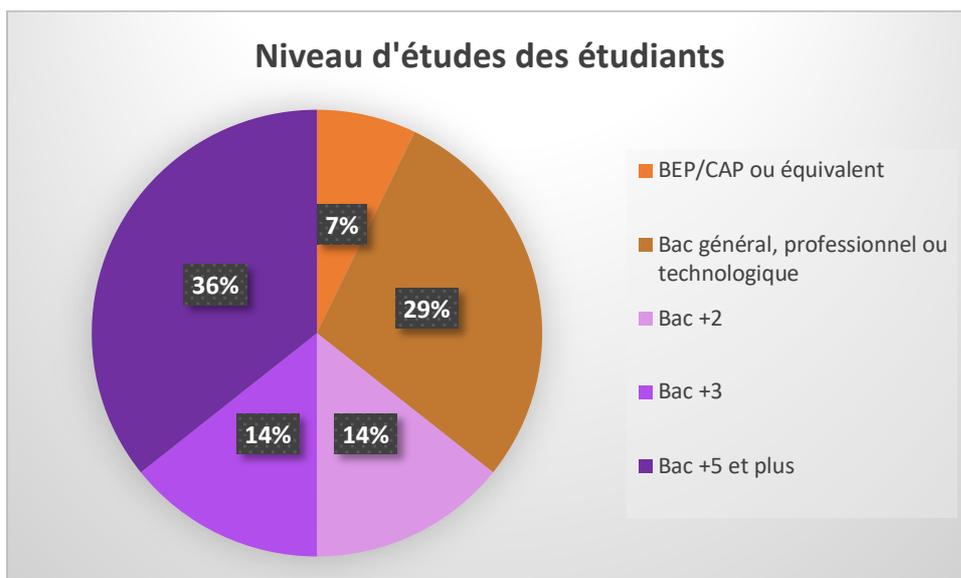
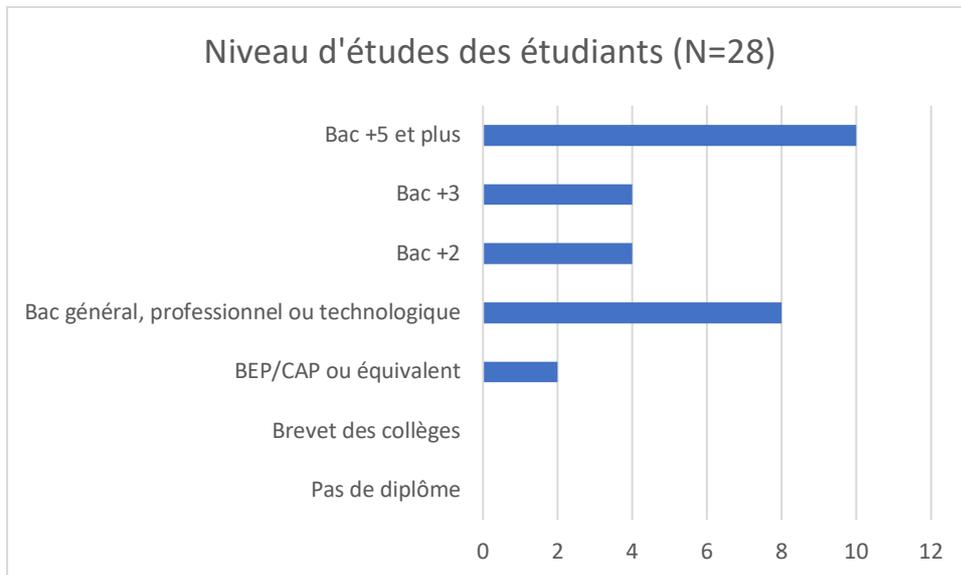


Niveau d'études par catégorie de livreur. Des 300 livreurs interrogés, 6 ne savent pas ou ne se sont pas prononcé sur l'exercice d'autres activités.

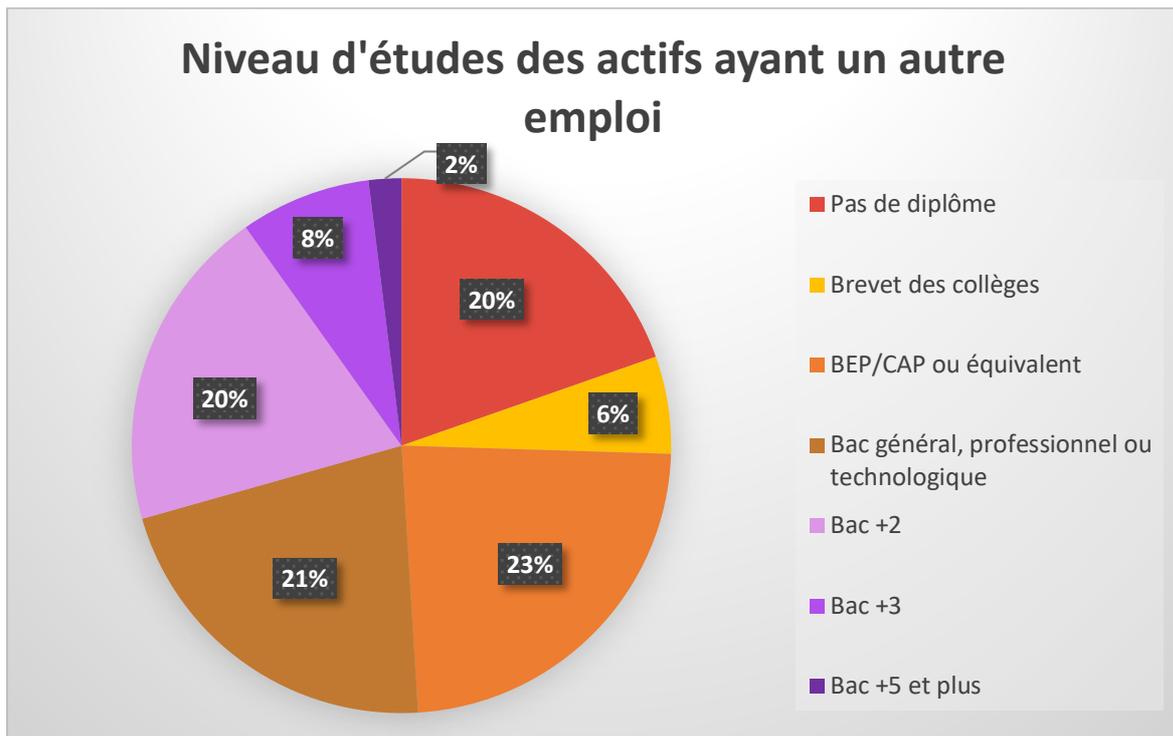
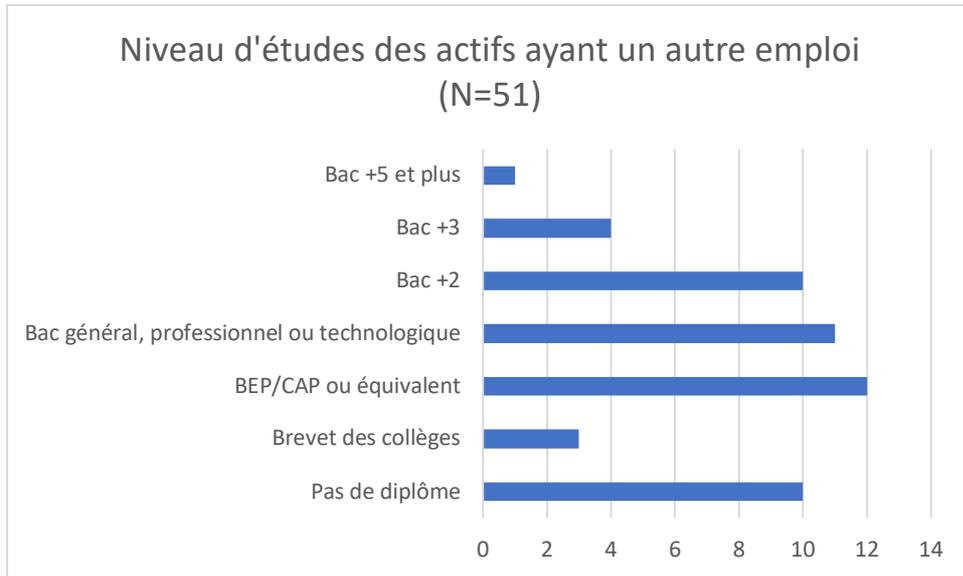
Livreurs à plein temps



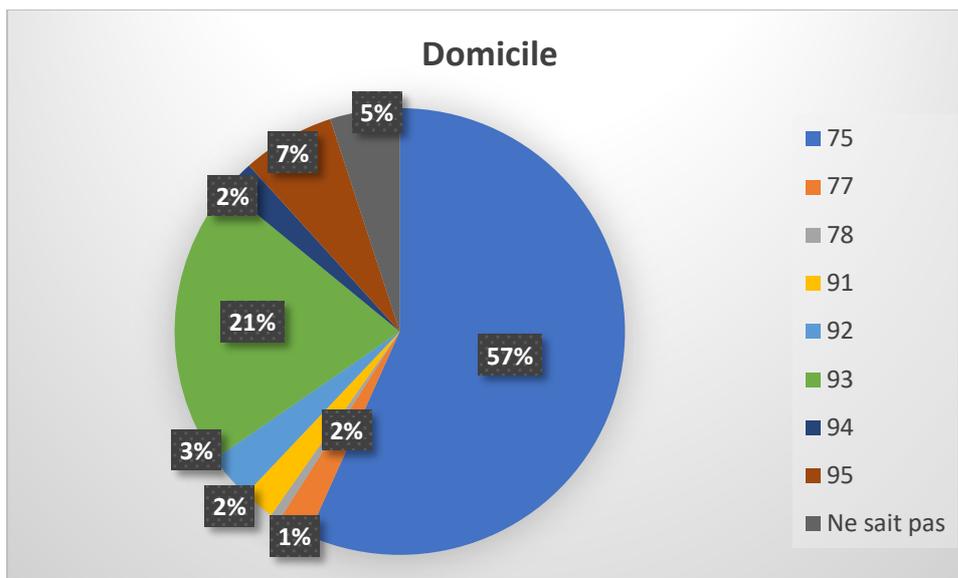
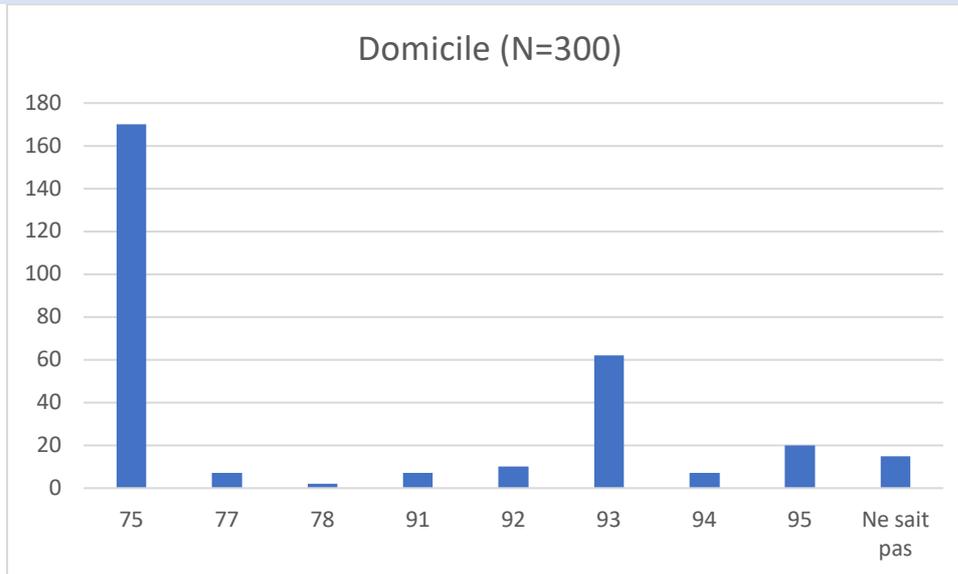
Étudiants



Actifs



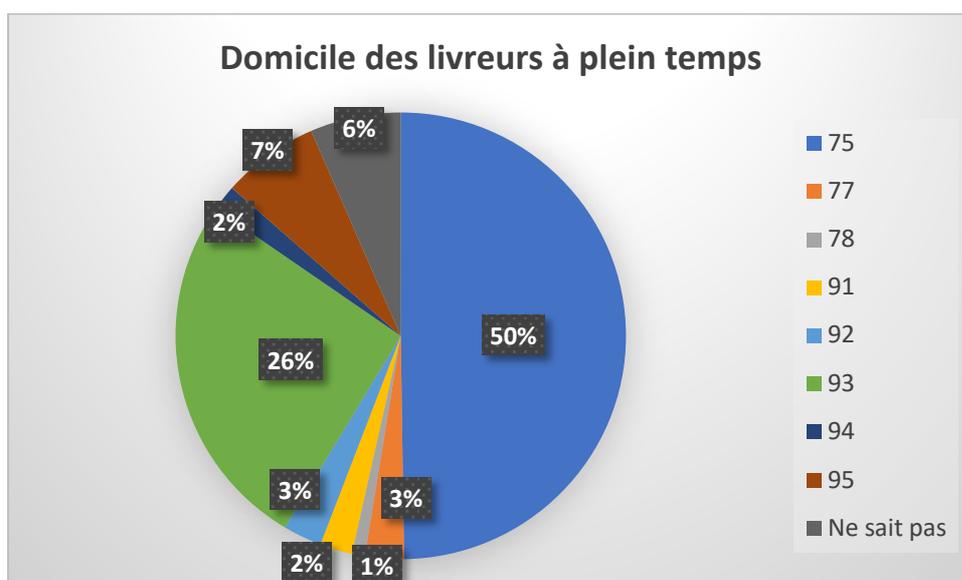
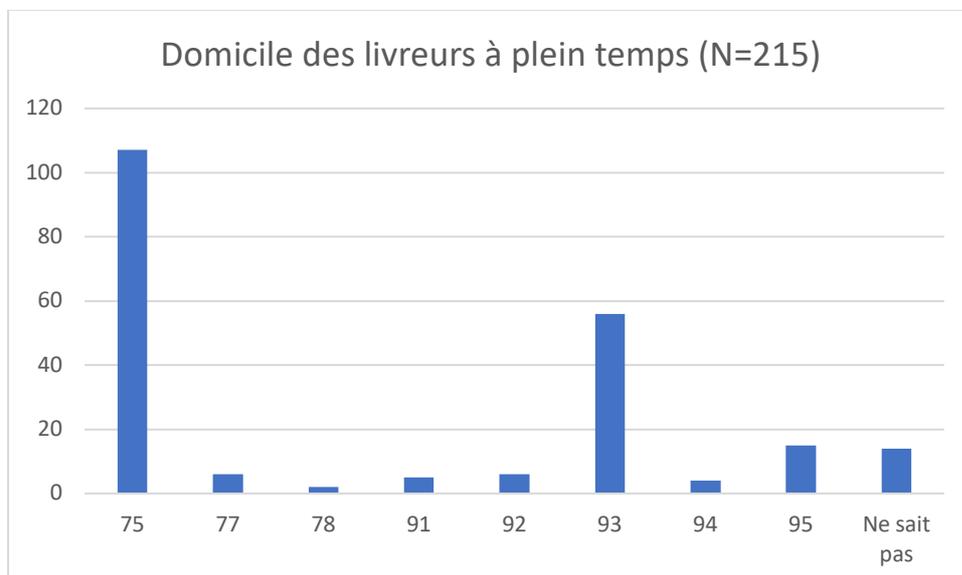
DEPARTEMENT DE DOMICILE



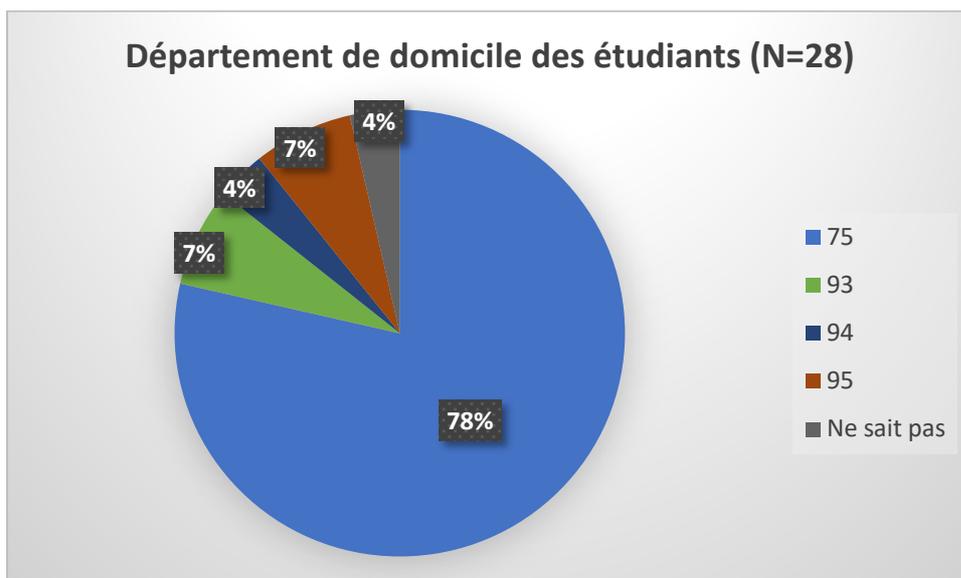
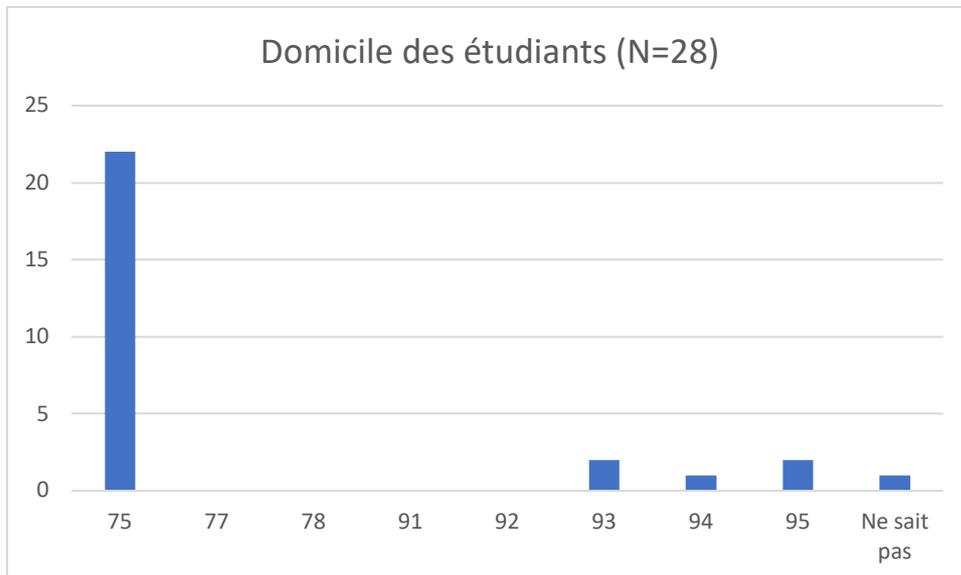
Paris (57% des répondants) et la Seine-Saint-Denis (21%) représentent les deux principaux départements de résidence des livreurs, suivis par l'Oise (7%) et les Yvelines (5%). Les étudiants (78%) et les actifs (72%) habitent très majoritairement à Paris. Les livreurs à plein temps ne sont en revanche que la moitié à loger dans la capitale, un peu plus du quart (26%) d'entre eux résidant en Seine-Saint-Denis.

Département de domicile par catégorie de livreur.

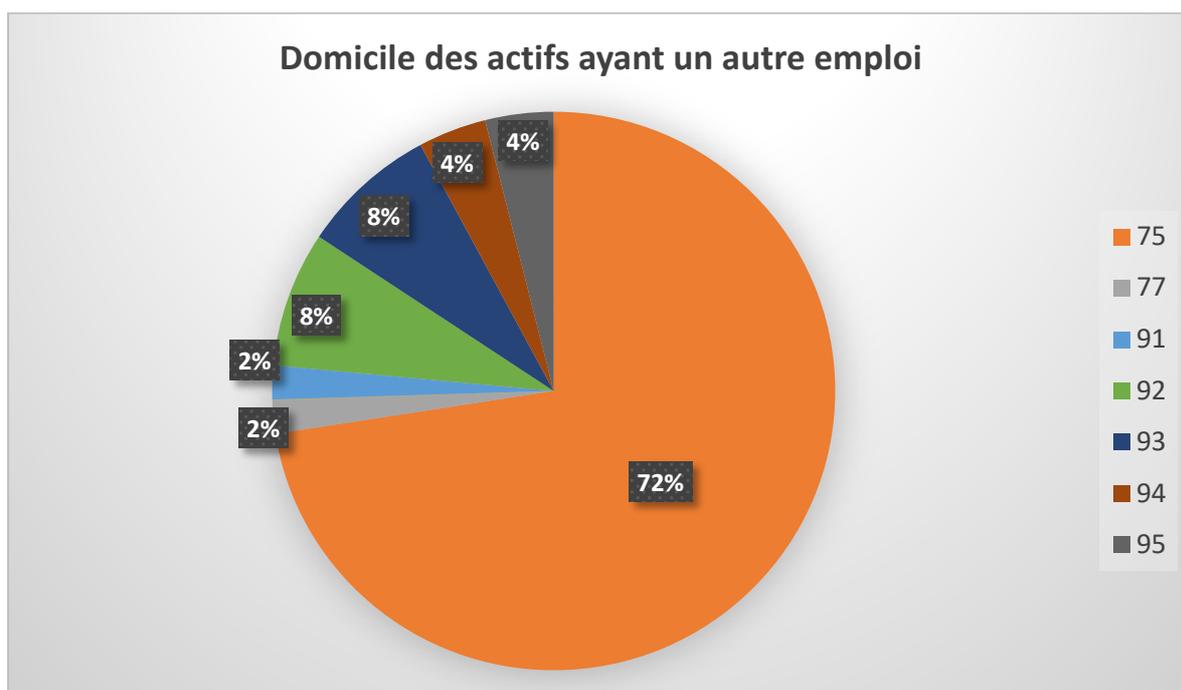
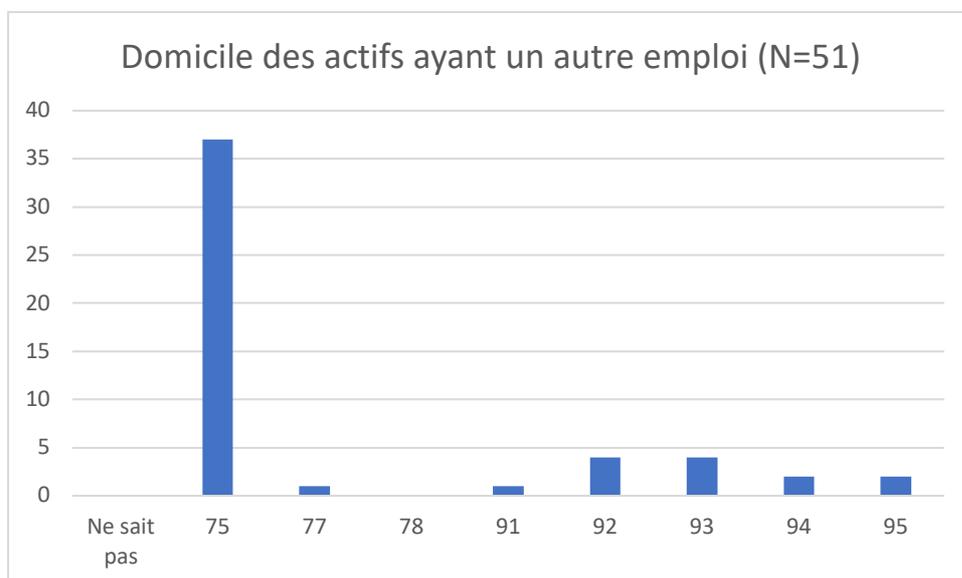
Livreurs à plein temps



Étudiants



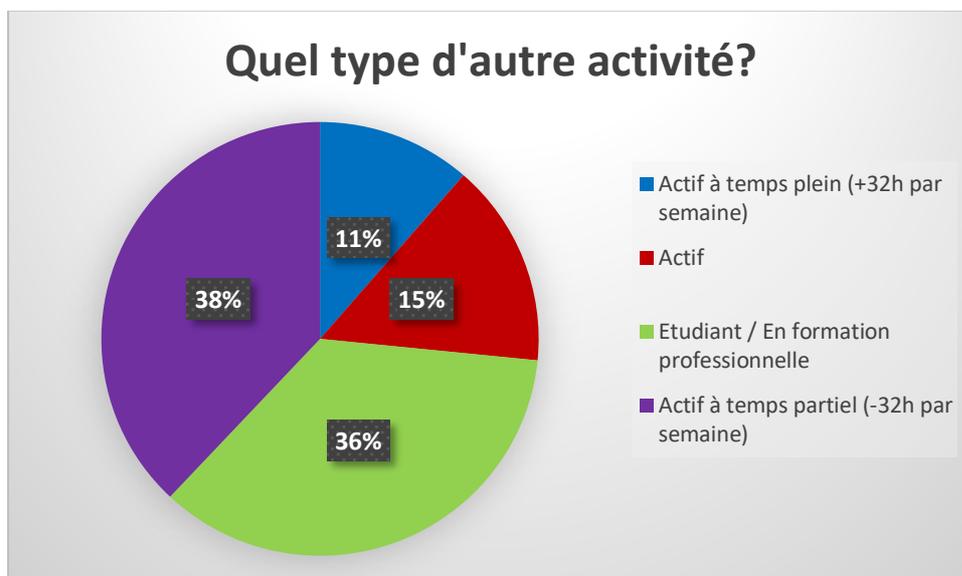
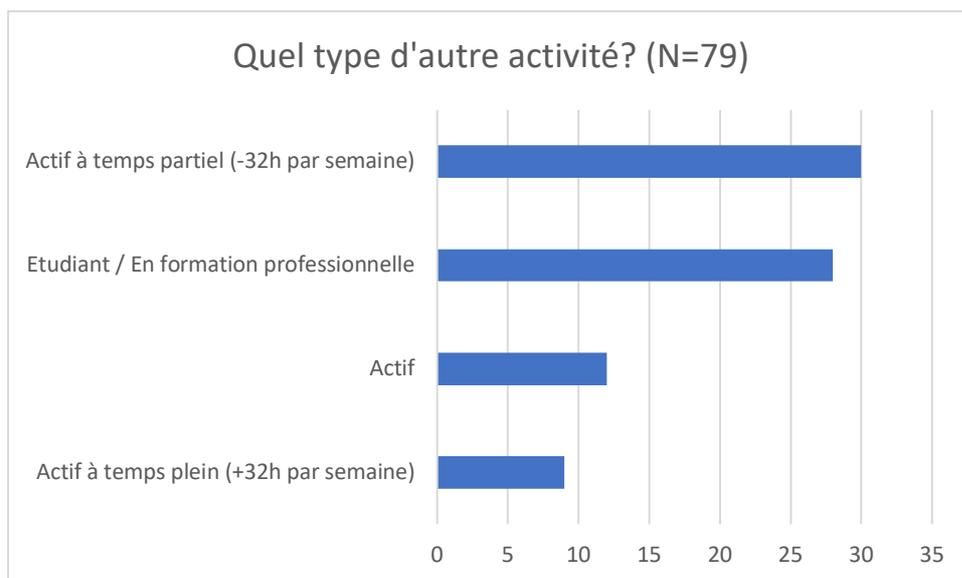
Actifs



EXERCICE D'UNE ACTIVITE ANNEXE

26% des livreurs interrogés exercent une autre activité

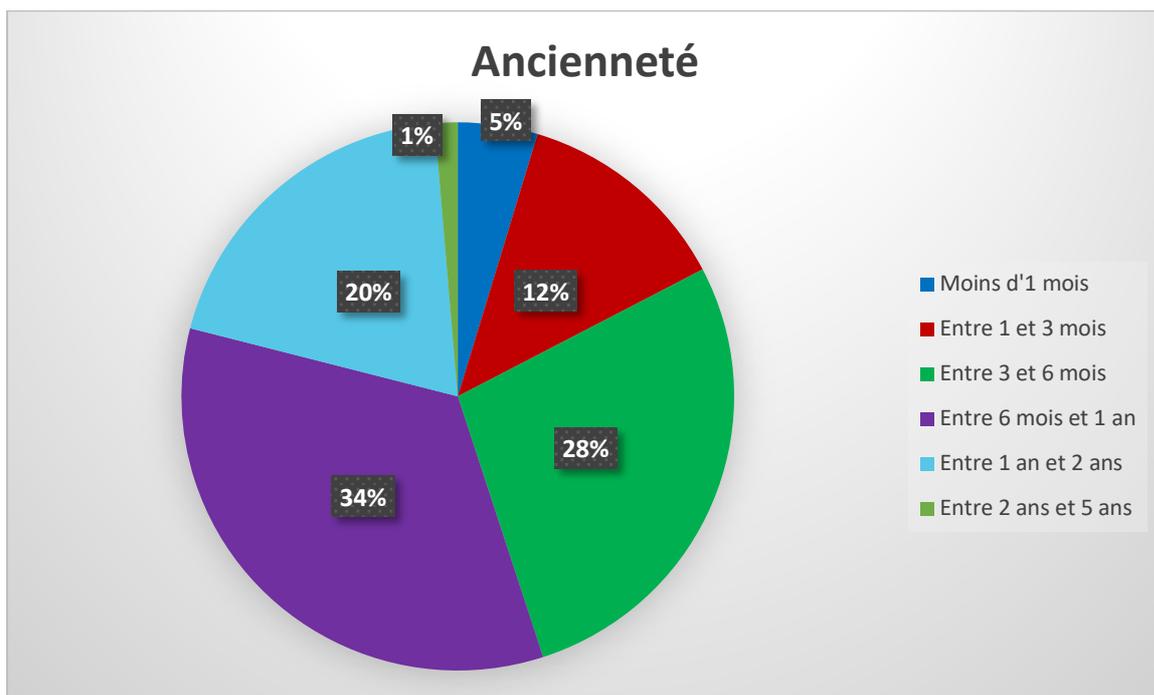
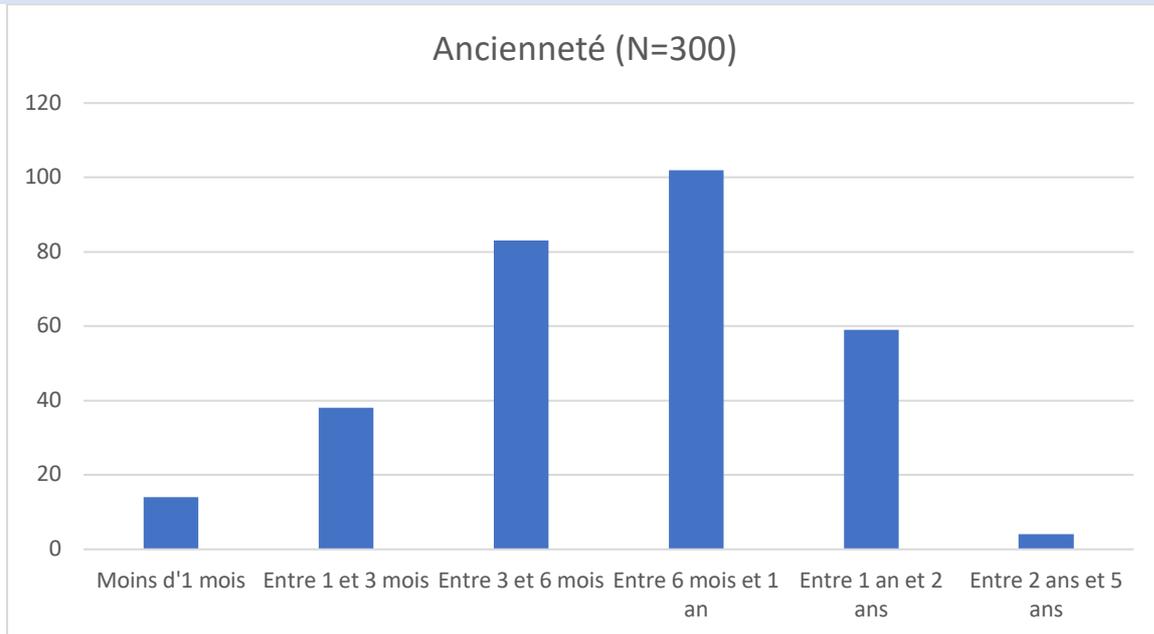




L'enquête de 2019-2020 confirme les tendances observées par les deux enquêtes précédentes, avec une forte augmentation des effectifs des livreurs à plein temps. Ceux-ci sont passés de minoritaires en 2016 (23%) à très majoritaires (les trois quarts des livreurs interrogés en 2020, 73%). En 2018 le nombre de livreurs 'professionnels' (à plein temps) représentait 51% des livreurs interrogés contre 48% de livreurs exerçant une autre activité.

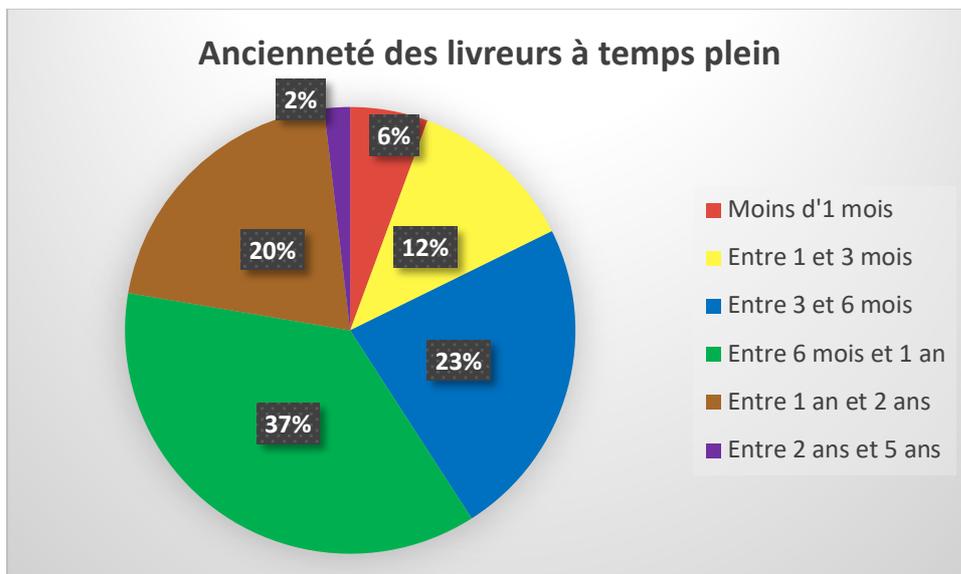
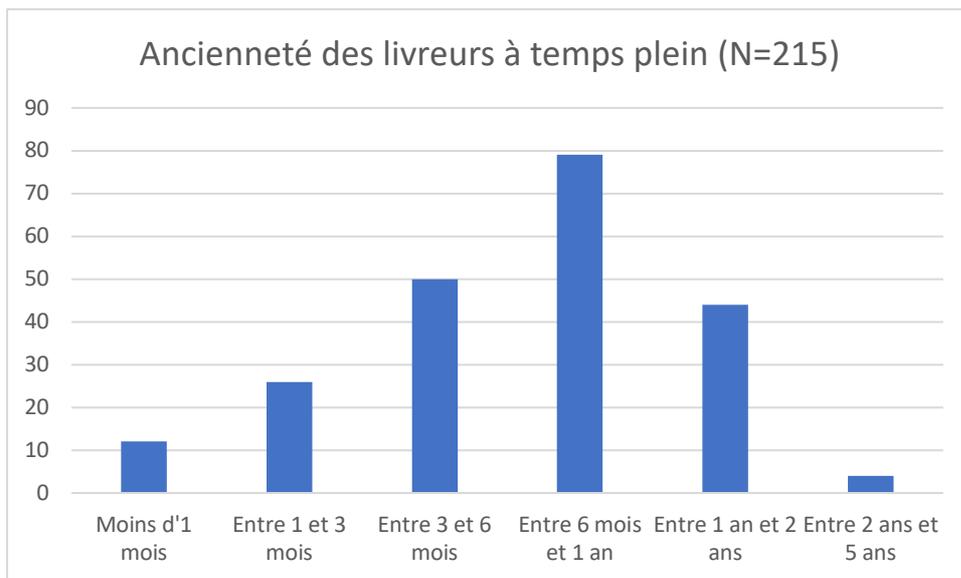
La part des livreurs étudiants ou en formation a fortement diminué, passant de 73% des livreurs exerçant une autre activité en 2018, à 36% en 2020. Cette chute est compensée par l'augmentation de la part des actifs qui est passée de 27% des livreurs exerçant une autre activité en 2018 à 64%. Notamment, les actifs à temps partiel représentaient 11% des livreurs exerçant une autre activité en 2018 et 38% en 2020.

ANCIENNETE

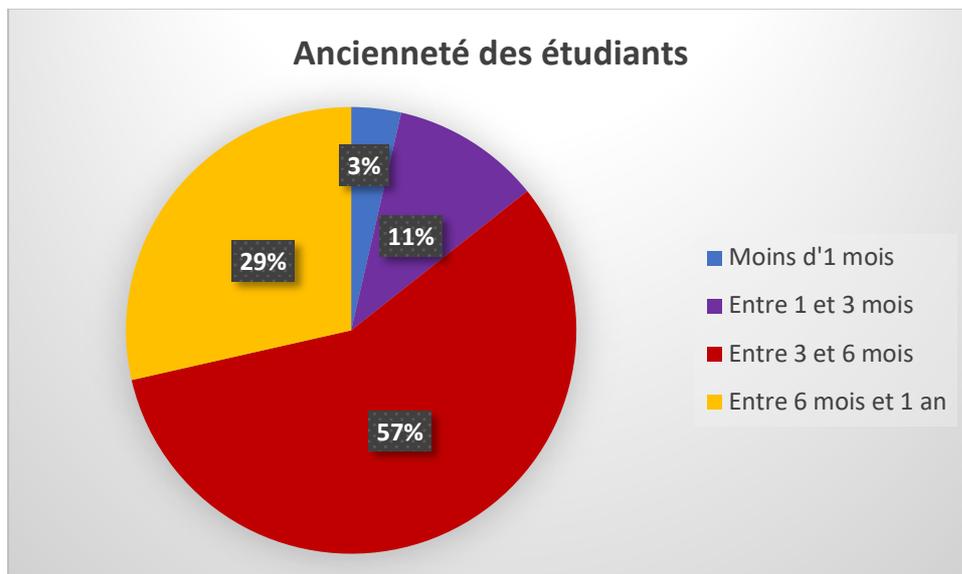
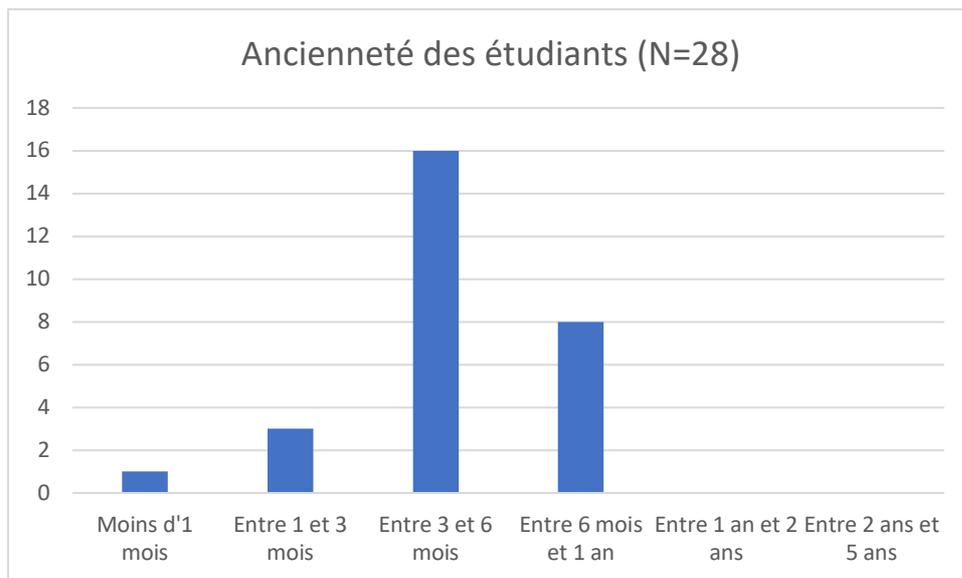


Les observations des enquêtes précédentes concernant le fort *turnover* caractérisant la livraison instantanée sont confirmées par l'enquête de 2020, avec 45% des livreurs ayant moins de 6 mois d'ancienneté.

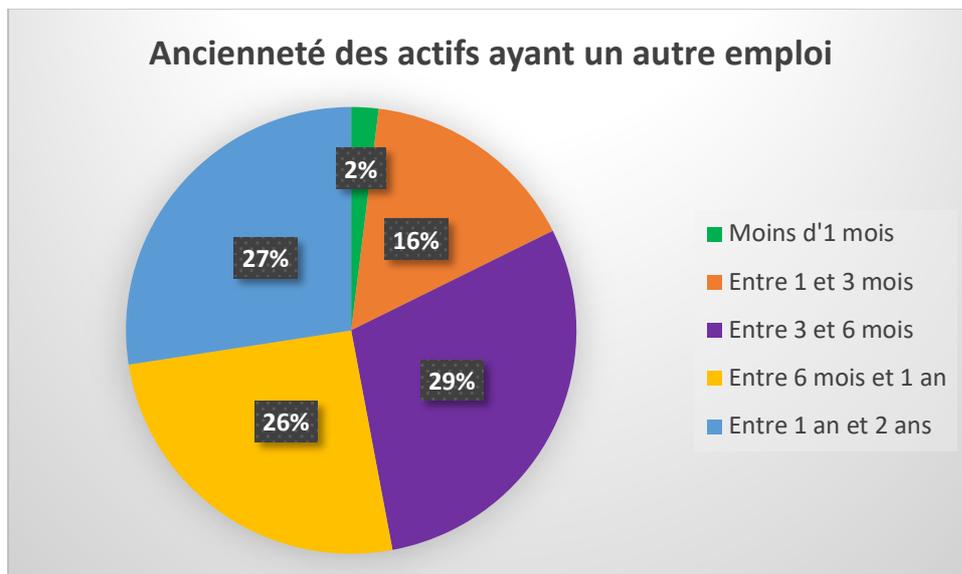
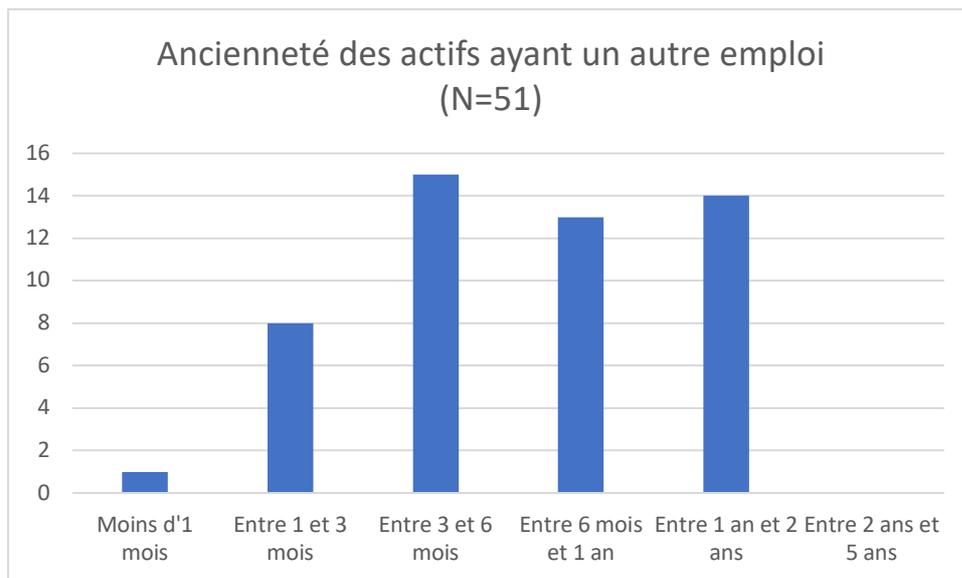
Ancienneté des livreurs à temps plein



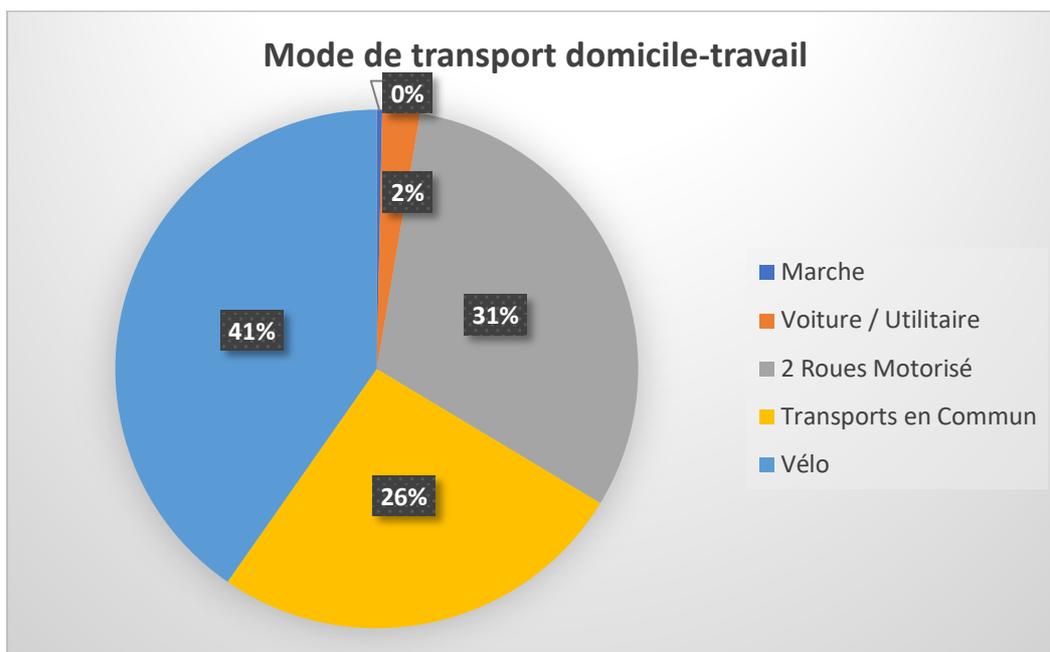
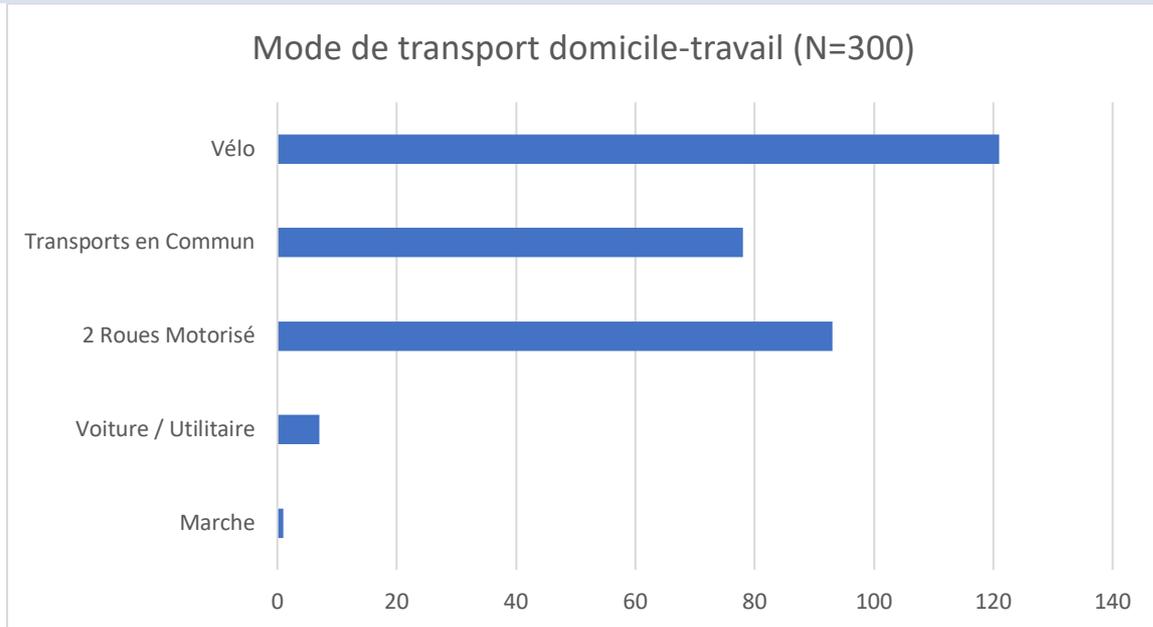
Étudiants



Ancienneté des actifs ayant un autre emploi



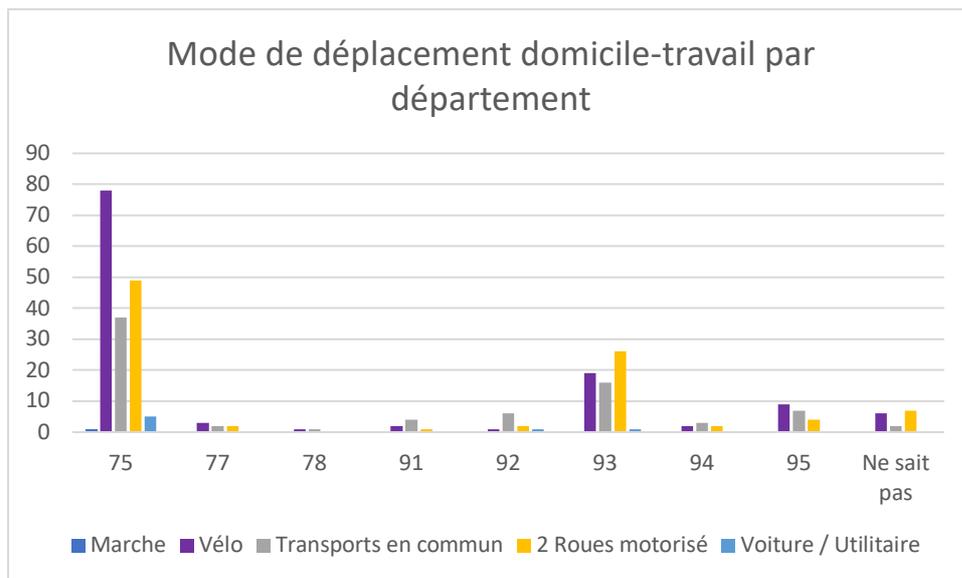
MODE DE DEPLACEMENT POUR ARRIVER SUR LE LIEU DE TRAVAIL



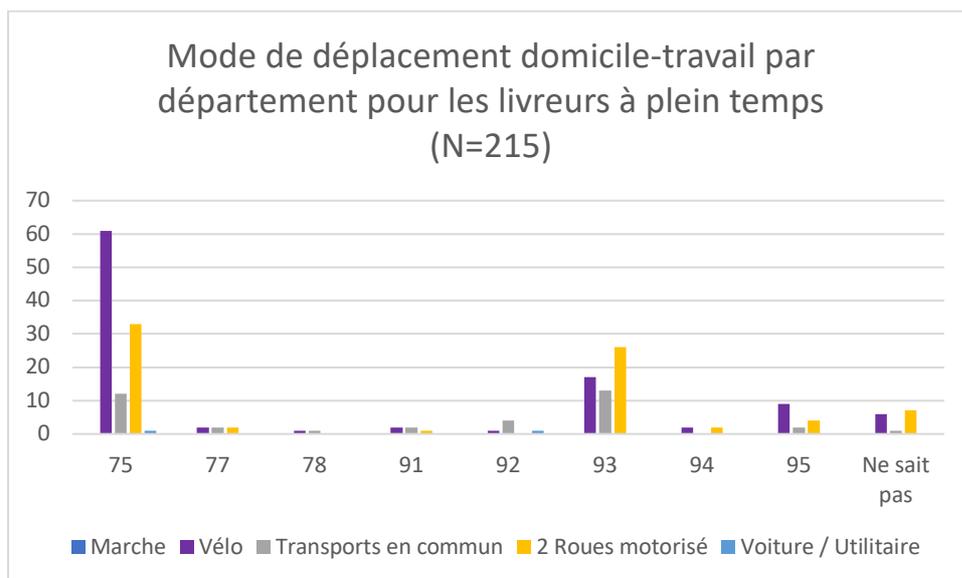
NB : Seul un livreur sur 300 se déplace à pied. La proportion infime de ce chiffre par rapport au reste explique le 0% indiqué sur ce diagramme circulaire.

Pour accéder à leur zone de livraison, 41% des livreurs utilisent un vélo, 31% un deux-roues motorisé et 26% les transports en commun. L'usage d'un deux-roues motorisé est sur-représenté dans les trajets depuis la Seine-Saint-Denis, alors que le recours au vélo est largement majoritaire pour ceux qui habitent à Paris.

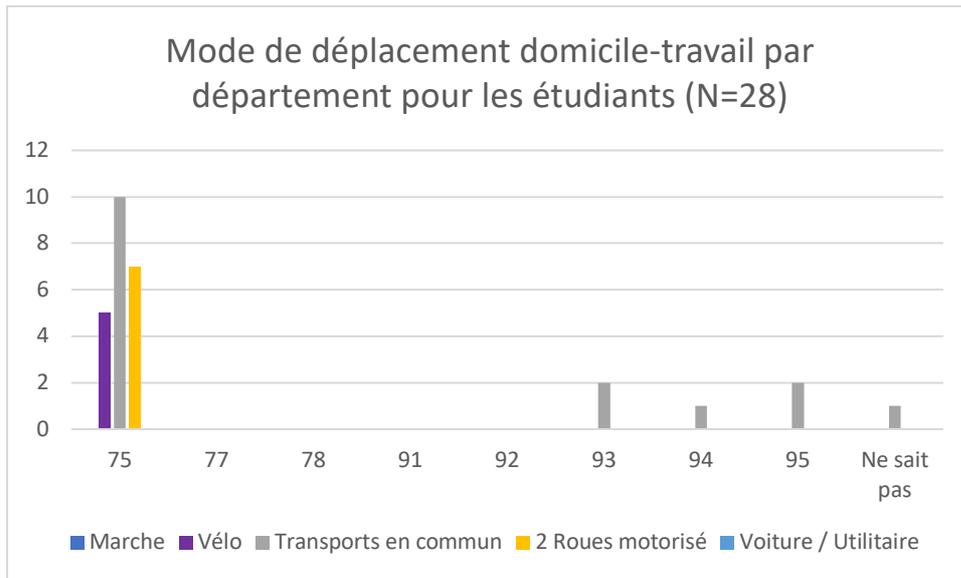
Mode de déplacement pour arriver sur le lieu de travail par département



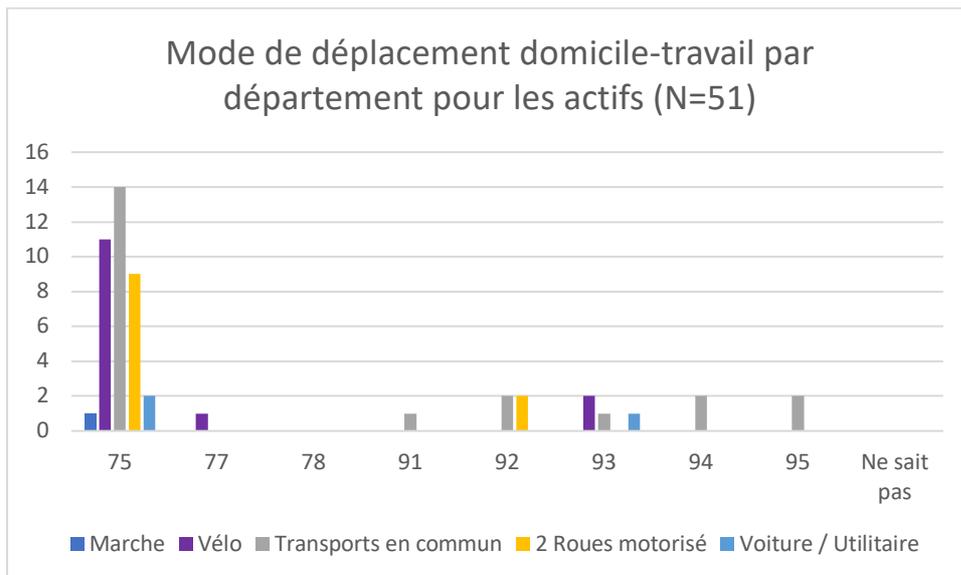
Livreurs à plein temps



Étudiants

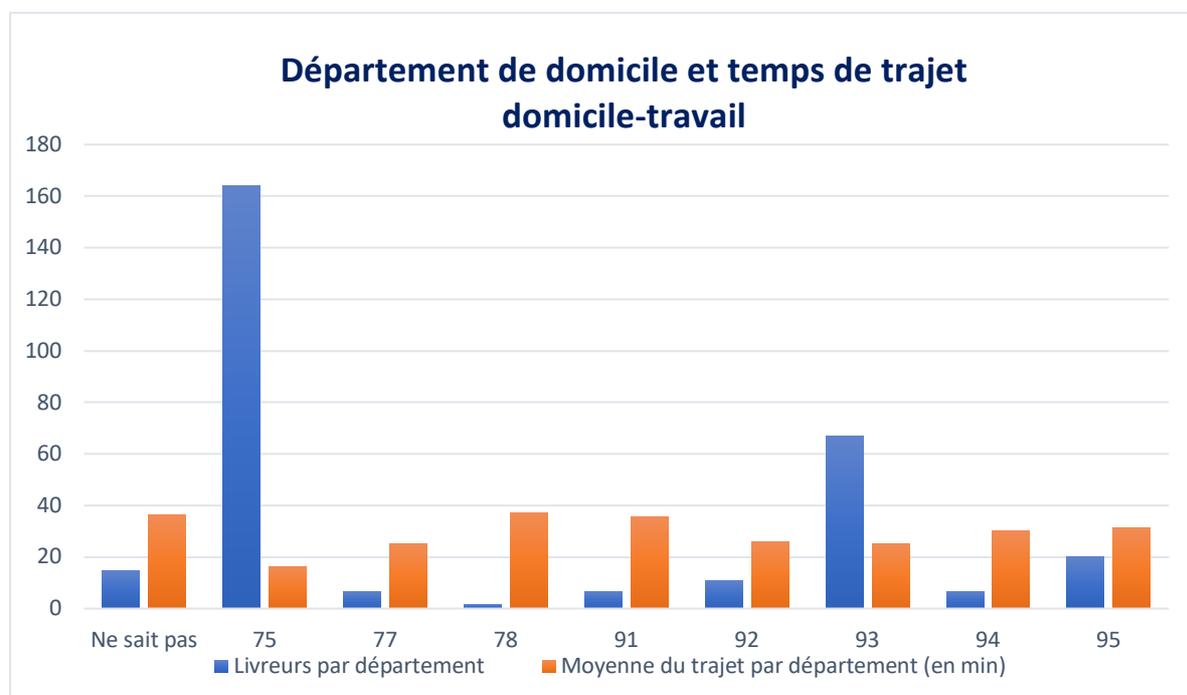


Actifs

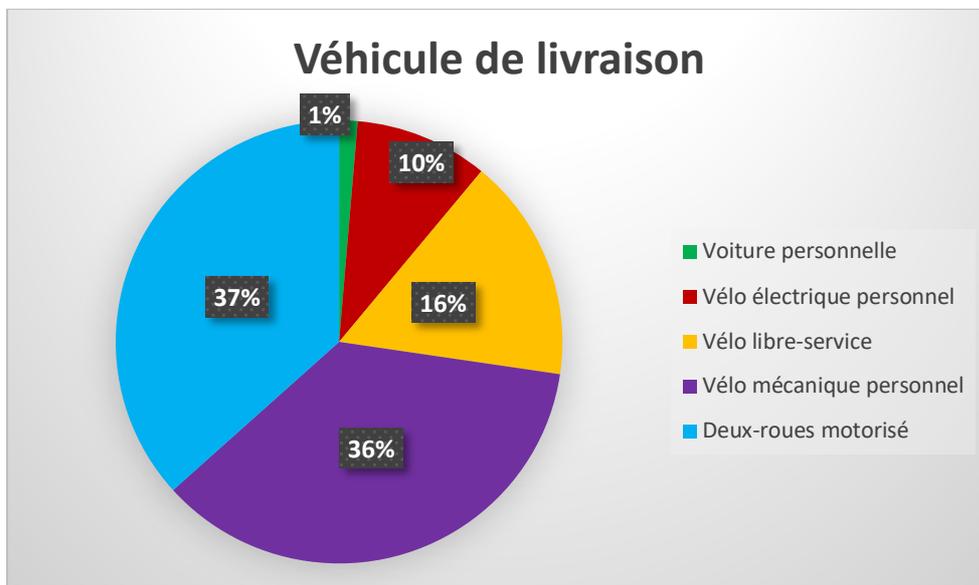
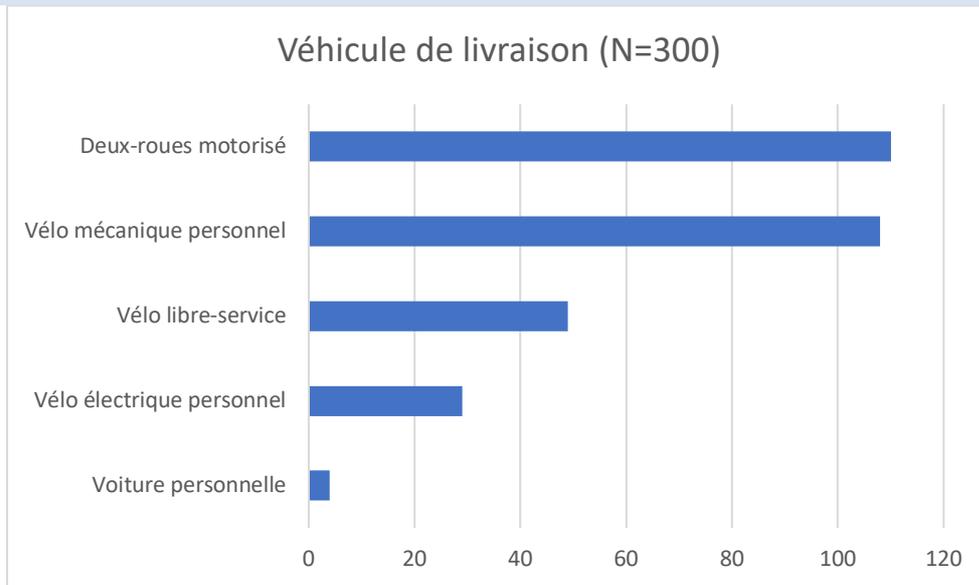


Département de domicile et temps de trajet domicile-travail

| Département | Livreurs par département | Moyenne du trajet par département (en min) |
|-------------|--------------------------|--|
| Ne sait pas | 15 | 37 |
| 75 | 164 | 17 |
| 77 | 7 | 25 |
| 78 | 2 | 38 |
| 91 | 7 | 36 |
| 92 | 11 | 26 |
| 93 | 67 | 25 |
| 94 | 7 | 30 |
| 95 | 20 | 32 |



VEHICULE DE LIVRAISON



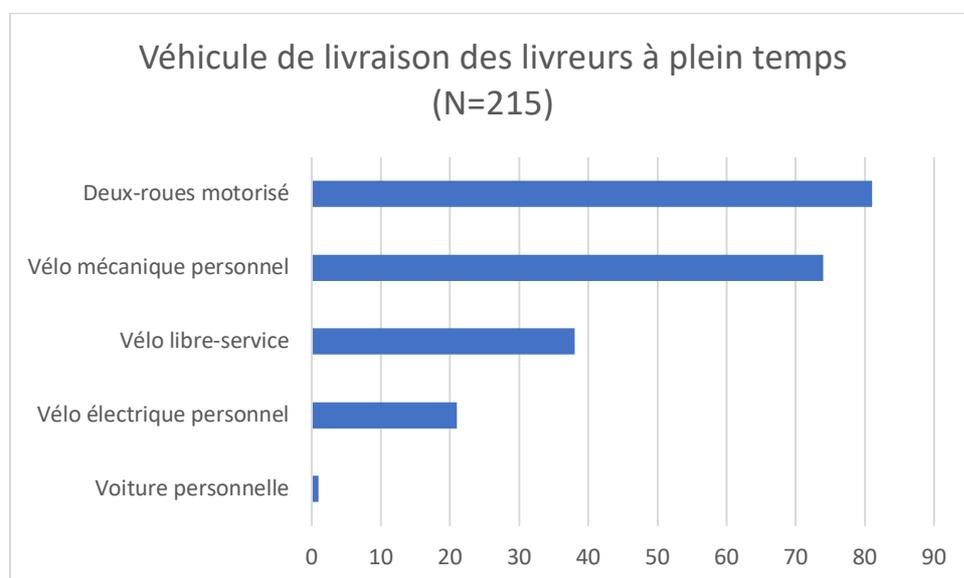
L'enquête menée en 2020 confirme l'importance de l'usage des deux-roues motorisés (37%), même si le vélo demeure le mode majoritaire des livraisons (62%). Autre fait notable, 16% des livreurs utilisent un vélo en libre-service, en progression par rapport à 2018, de même que le vélo électrique qui est utilisé par un répondant sur dix. Le recours à un deux-roues motorisé est fortement sur-représenté parmi les personnes ayant la nationalité française. En effet, ces derniers sont 62% à utiliser un deux-roues motorisé, contre 33% pour les autres nationalités, qui sont 66% à utiliser un vélo.

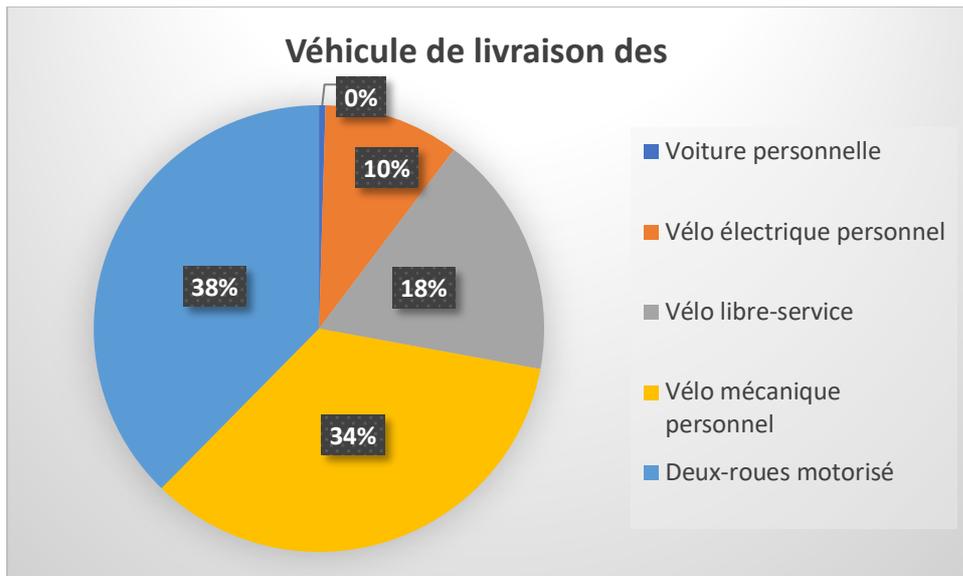
Comme dans les enquêtes précédentes, les étudiants sont ceux qui utilisent le plus le vélo : 71% contre 62% pour les livreurs à plein temps et seulement 57% pour les actifs. Ces derniers sont par ailleurs 4% à avoir recours à une voiture pour assurer leurs livraisons.

Le mode de transport utilisé pour la livraison est fortement corrélé à celui utilisé pour se rendre sur la zone de chargement. Ainsi, 80% de ceux qui utilisent un deux-roues motorisé pour livrer se rendent également en deux-roues motorisé sur leur zone de travail. Parmi ceux ayant recours à un vélo, 63% se rendent sur leur zone de chargement à vélo, et 35% en transports en commun.

Pour ce qui est du stationnement hors période de livraison, les vélos personnels sont très majoritairement garés près du lieu de domicile, les vélos en libre-service à proximité de la zone de chargement (Paris intra-muros), tandis que les deux situations coexistent de façon plus équilibrée pour les deux-roues motorisés, même s'ils sont un peu plus souvent stationnés près du lieu de résidence.

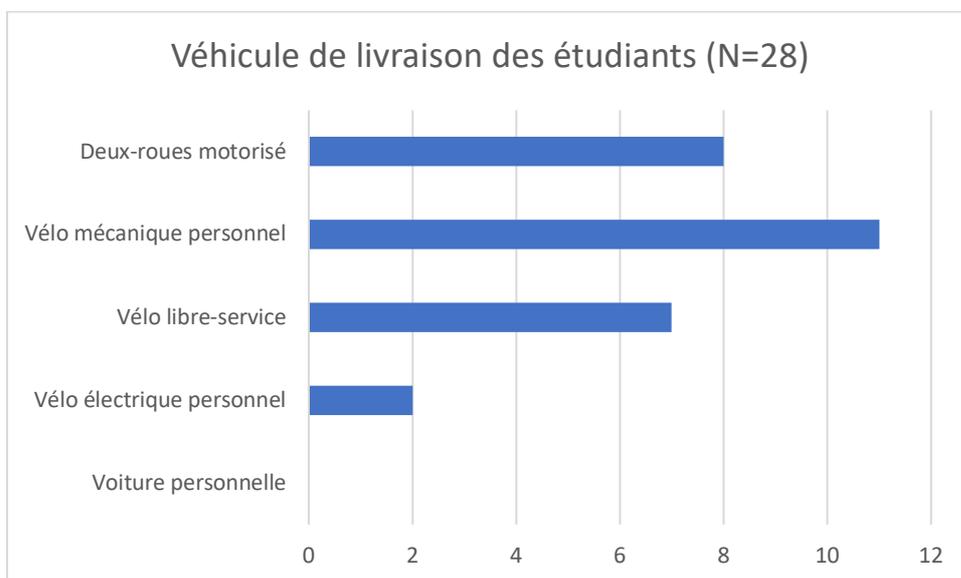
Livreurs à plein temps

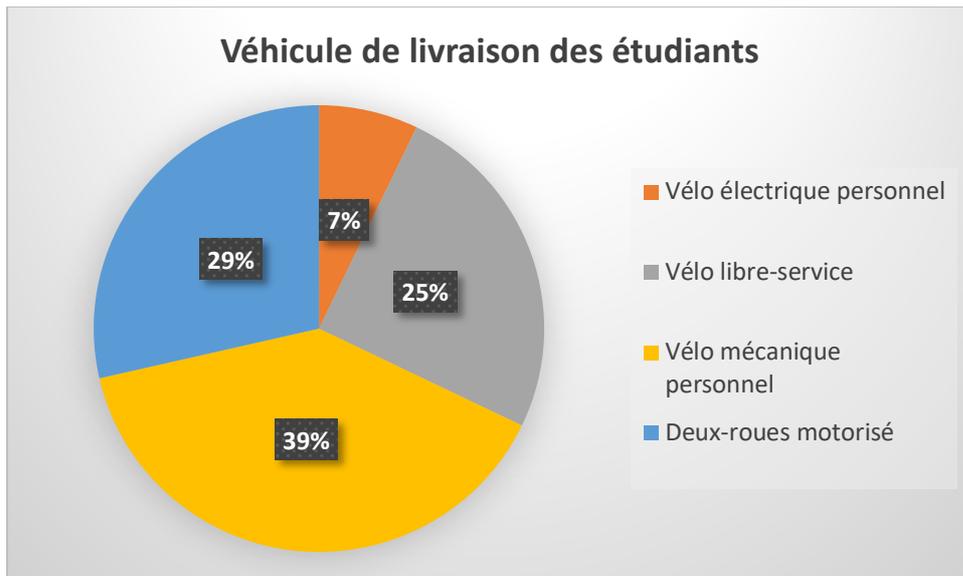




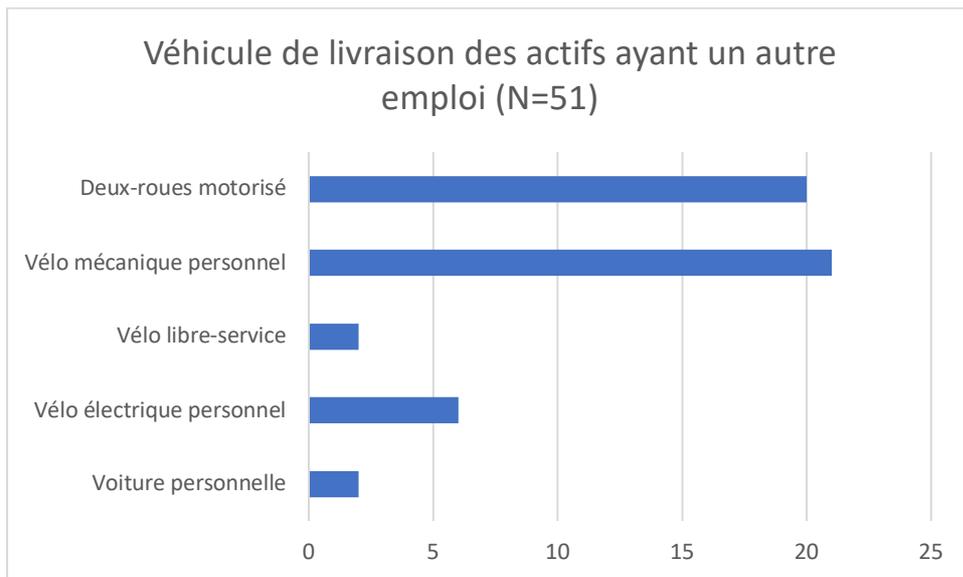
NB : Seul un livreur à plein temps sur 215 utilise sa voiture personnelle pour travailler. La proportion infime de ce chiffre par rapport au reste explique le 0% indiqué sur ce diagramme.

Étudiants

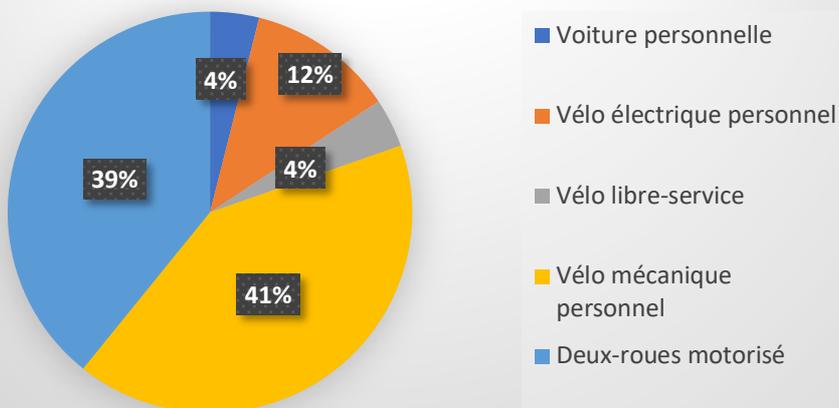




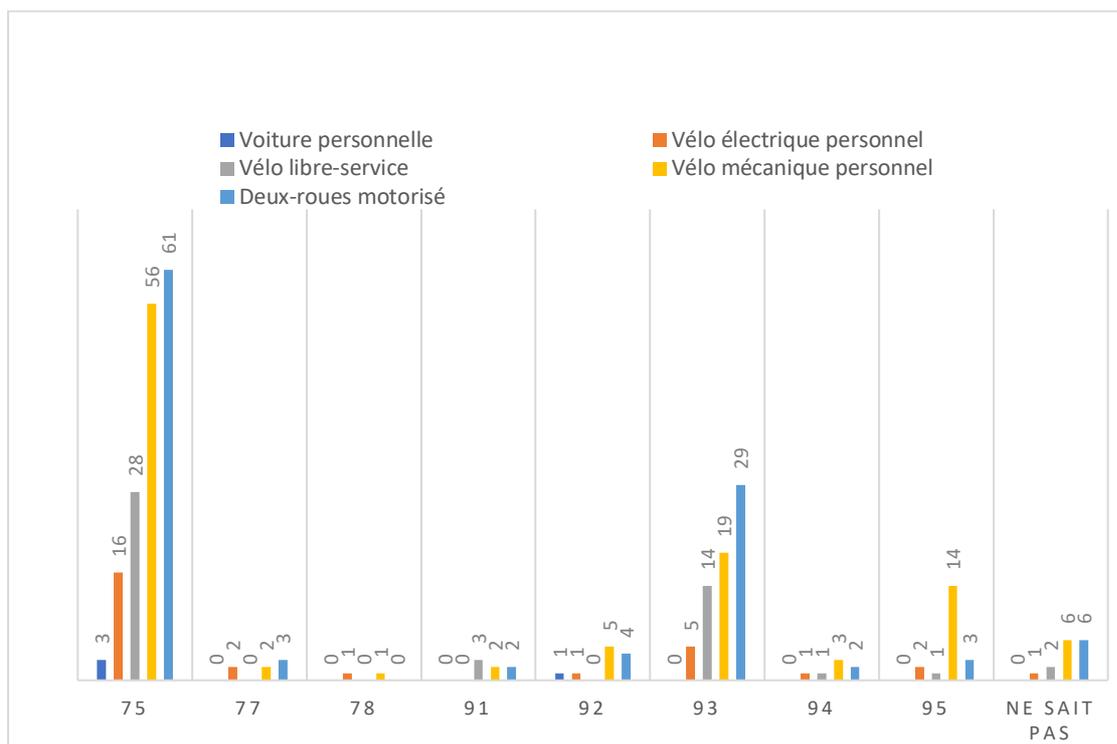
Actifs



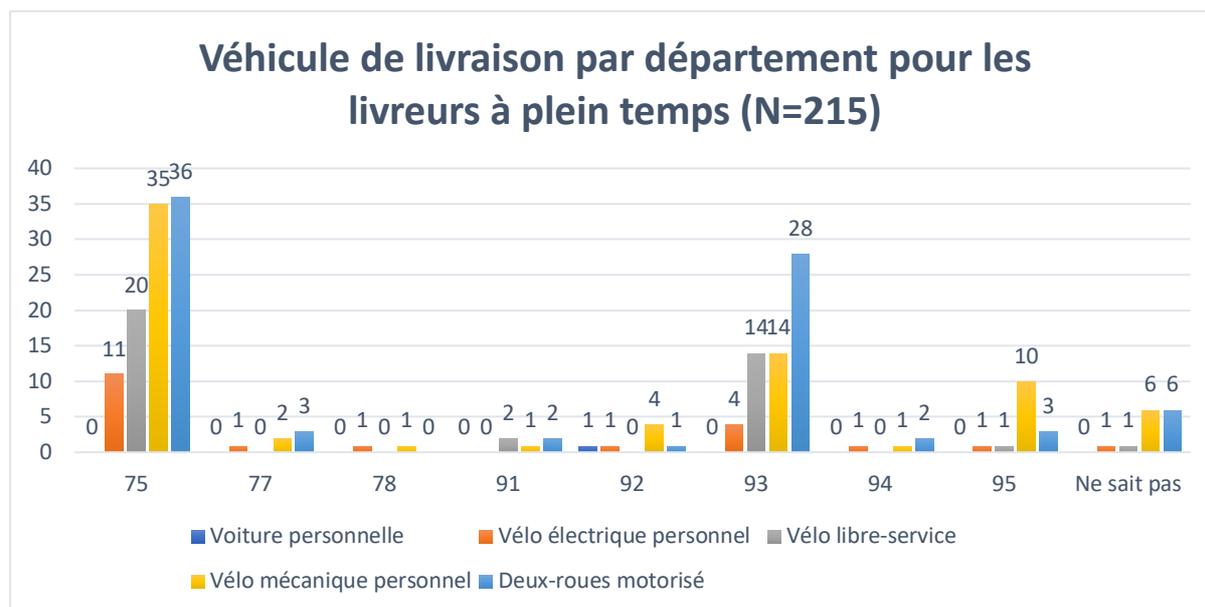
Véhicule de livraison des actifs ayant un autre emploi



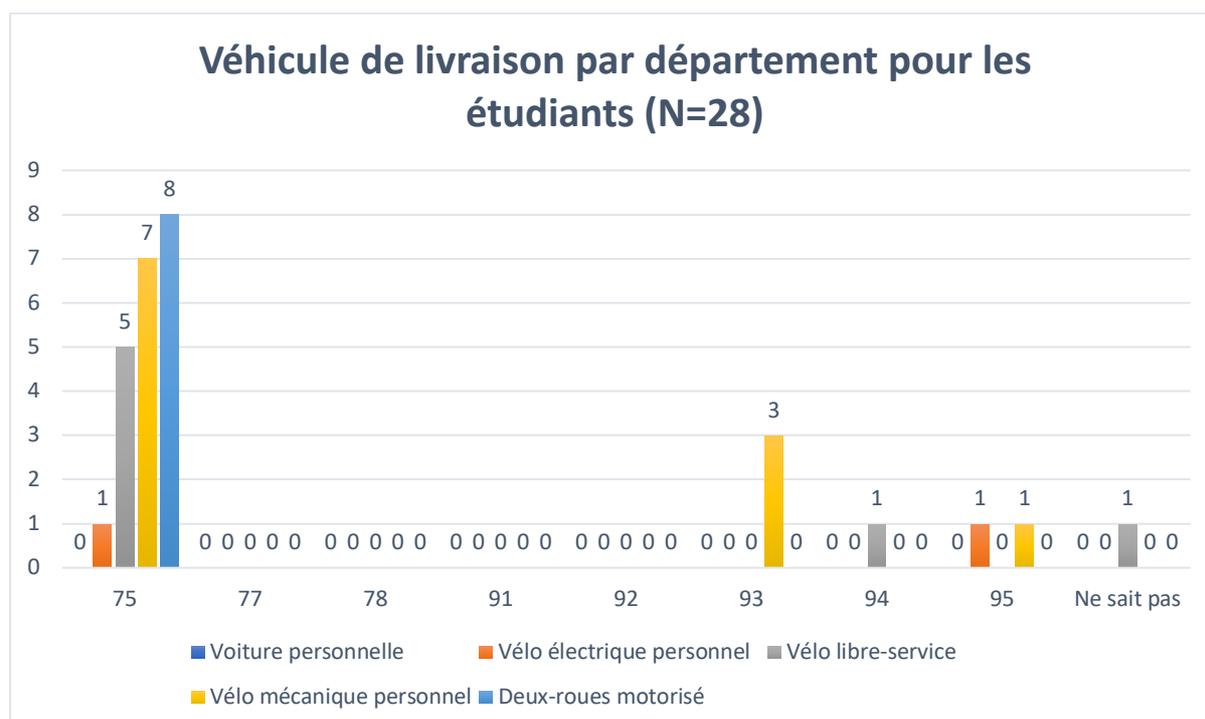
Véhicule de livraison par département



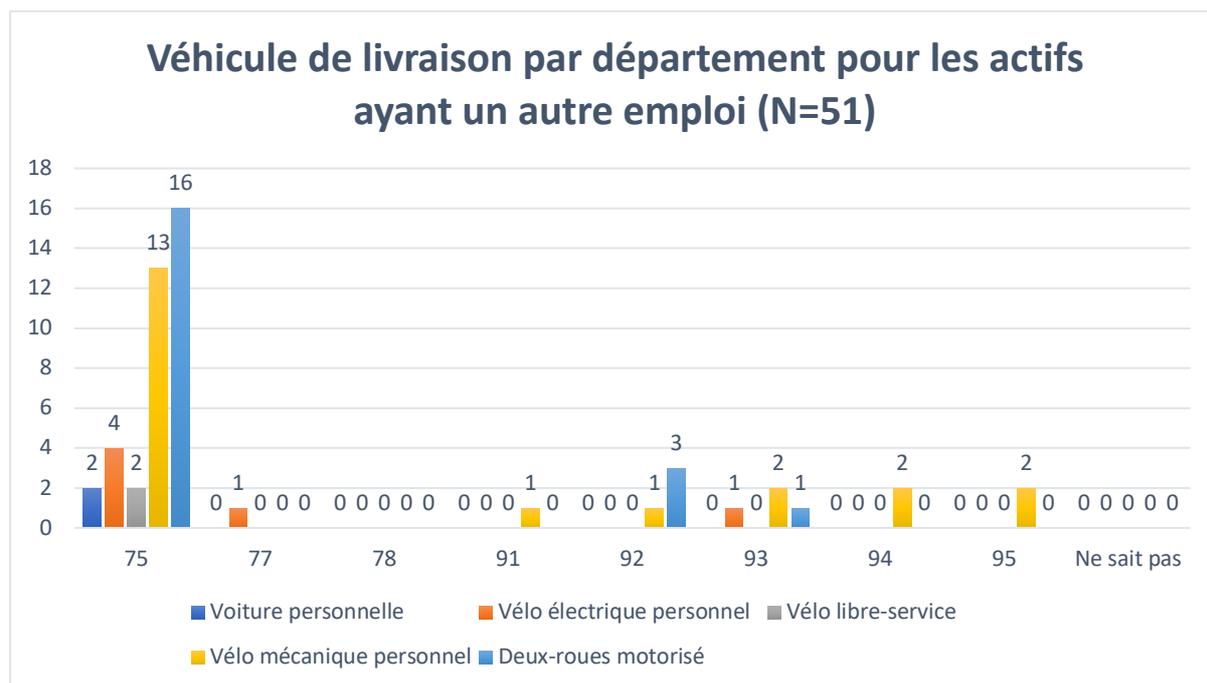
Livreurs à plein temps



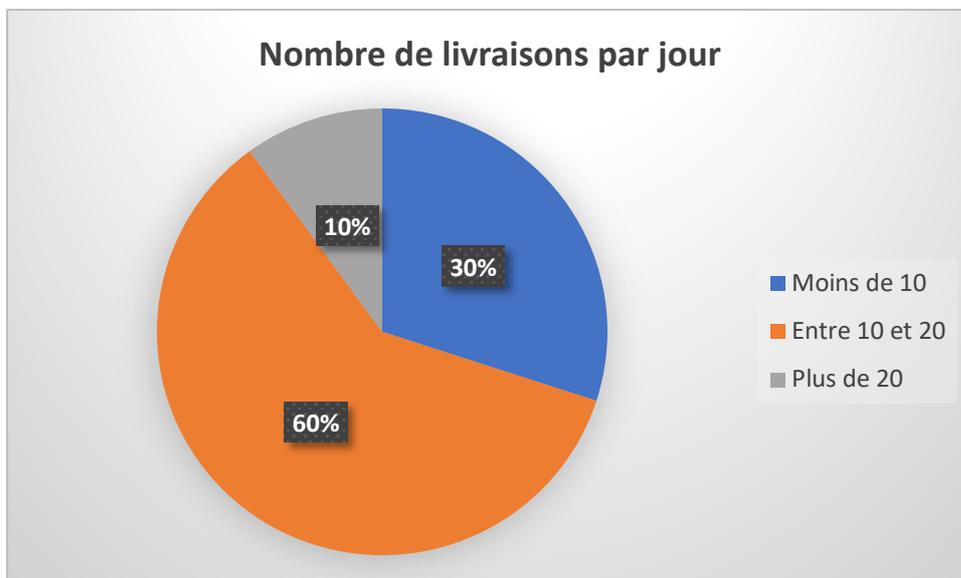
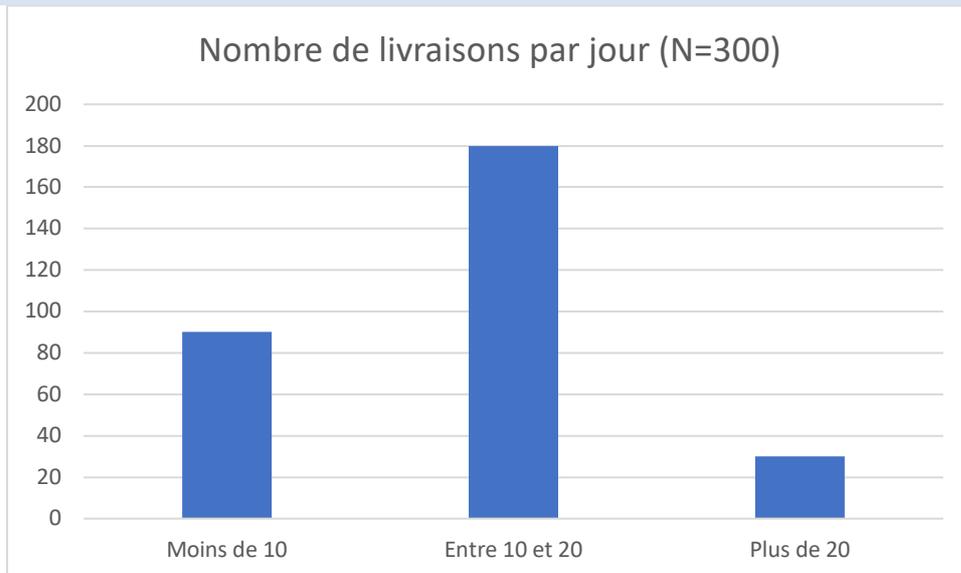
Étudiants



Actifs

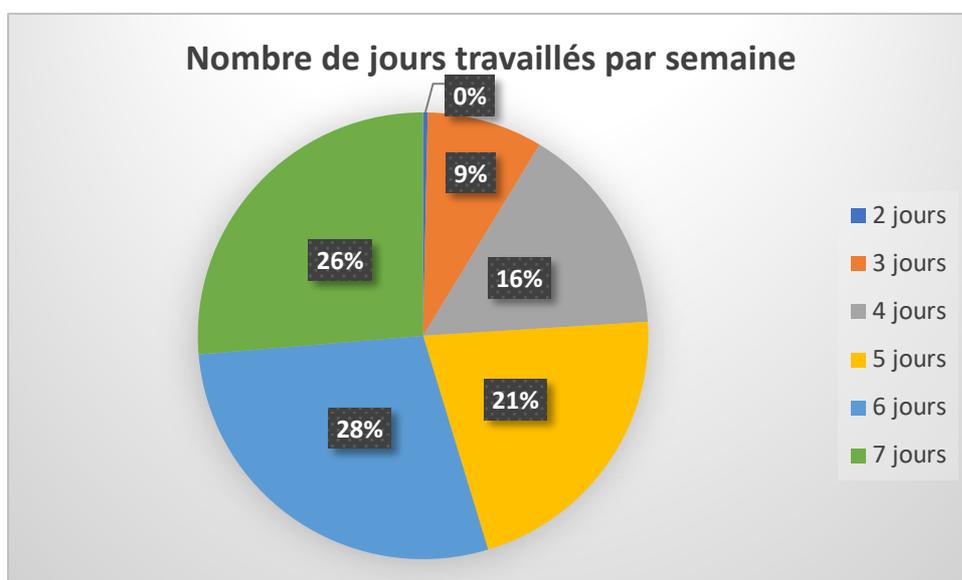
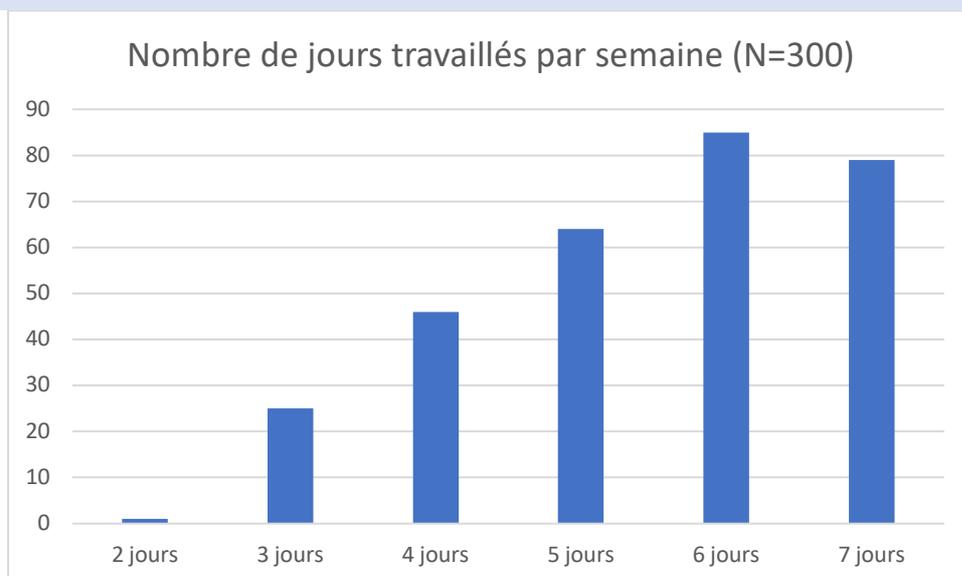


NOMBRE DE LIVRAISONS PAR JOUR



Comme dans les enquêtes précédentes, la majorité (60%) des livreurs assurent en moyenne entre 10 et 20 livraisons par jour. Seuls 10% d'entre eux effectuent plus de 20 livraisons par jour. Il n'y a pas de lien évident entre nombre de livraisons et mode de transport utilisé, même si la proportion de deux-roues motorisés est légèrement plus élevée parmi ceux qui font plus de 10 livraisons par jour. Mais les écarts restent faibles, du fait que dans Paris intra-muros le vélo est un mode particulièrement performant sur la plupart des trajets, qui couvrent majoritairement des distances relativement courtes.

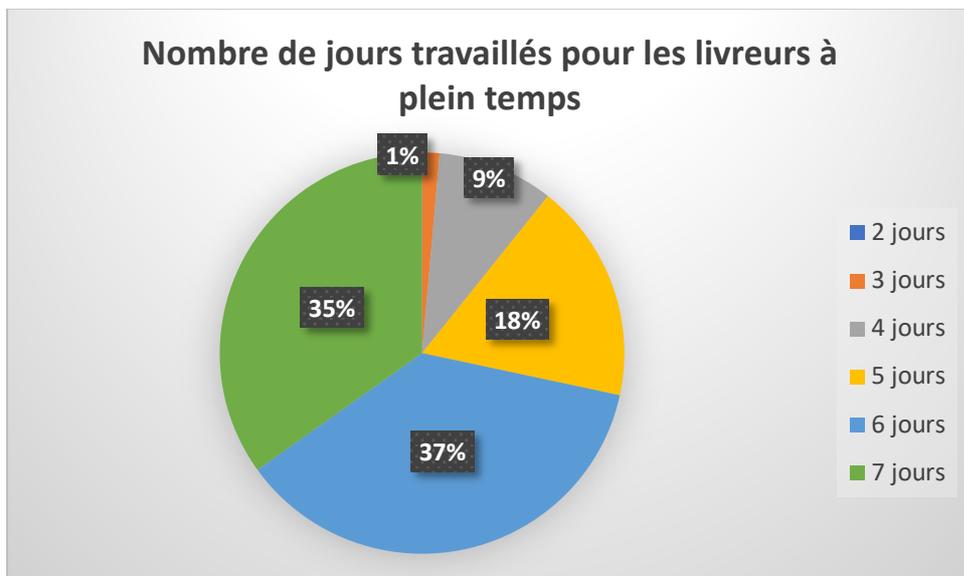
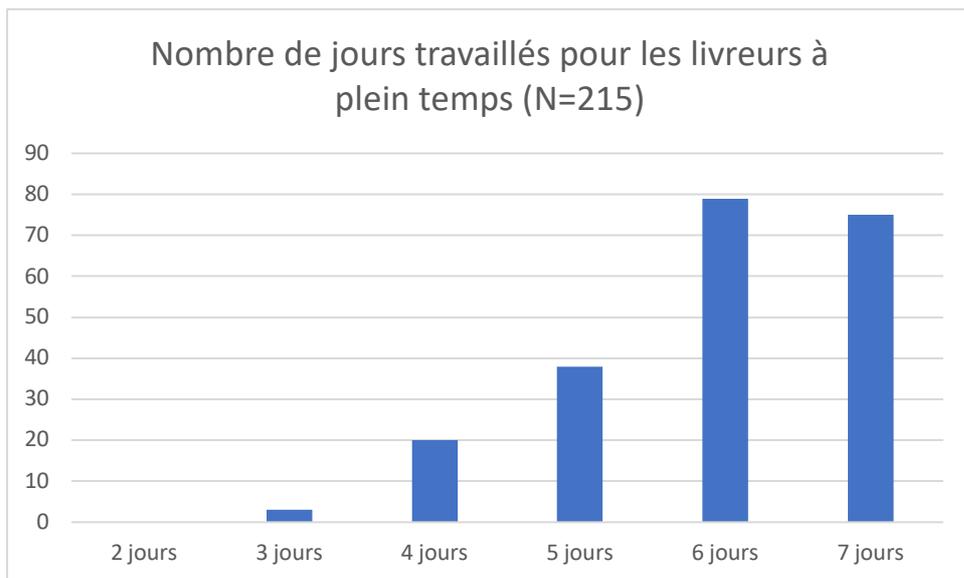
JOURS TRAVAILLÉS PAR SEMAINE



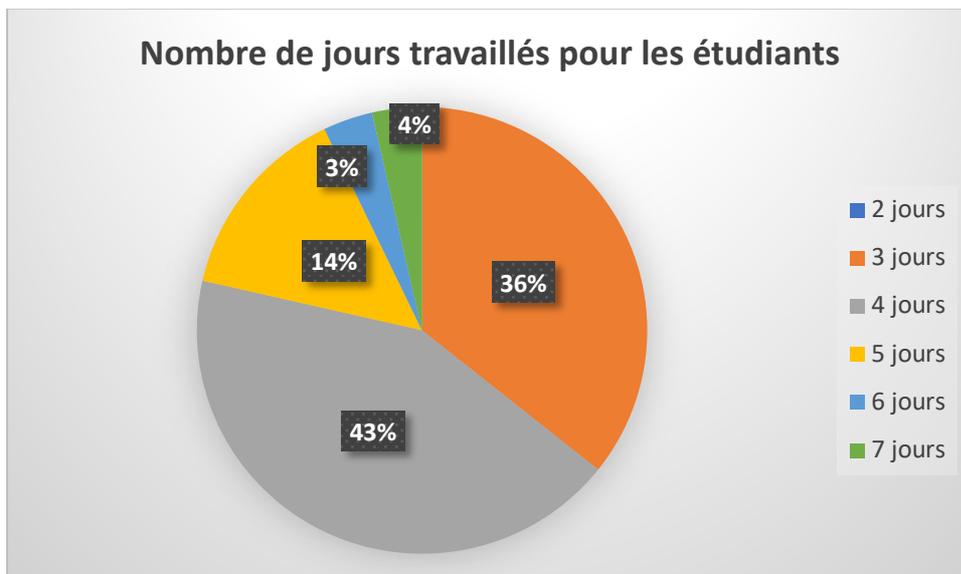
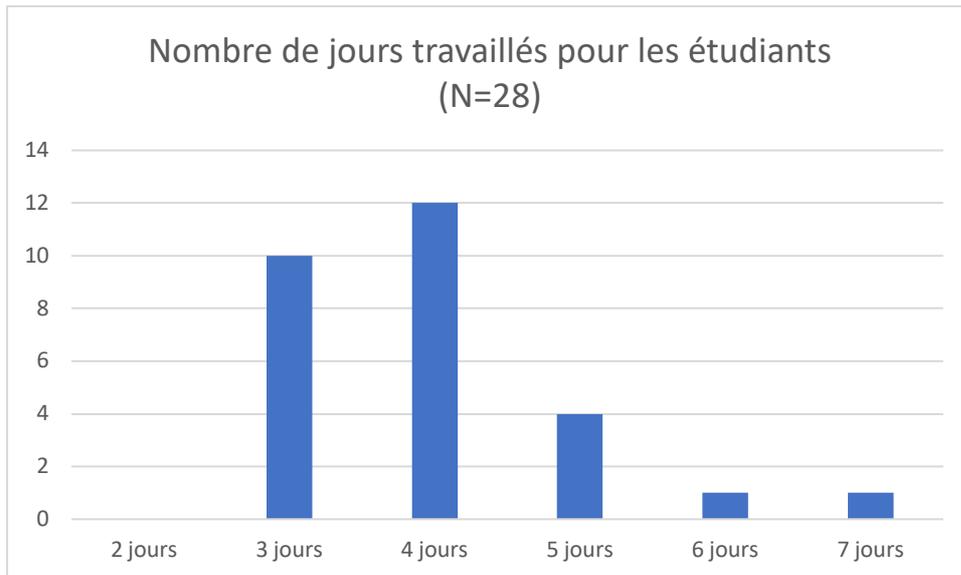
NB : Seul un livreur sur 300 travaille 2 jours par semaine. La proportion infime de ce chiffre par rapport au reste explique le 0% indiqué sur ce diagramme.

Déjà mise en évidence dans les enquêtes précédentes, l'intensité du travail de livreur est confirmée par l'enquête de 2020. Ainsi, 54% des livreurs interrogés travaillent au moins 6 jours par semaine. Cette proportion atteint 72% pour ceux qui exercent cette activité à plein temps, alors qu'elle n'est que de 12% pour les actifs ayant un autre emploi et de 5% pour les étudiants. Les deux-tiers (65%) des livreurs à plein temps déclarent travailler sept jours sur sept, contre une infime proportion des répondants dans les deux autres catégories.

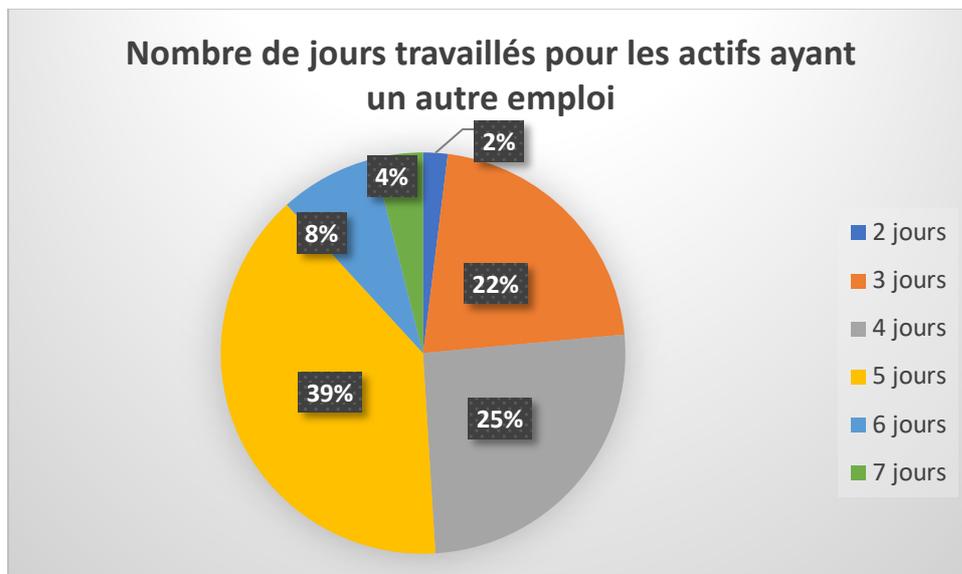
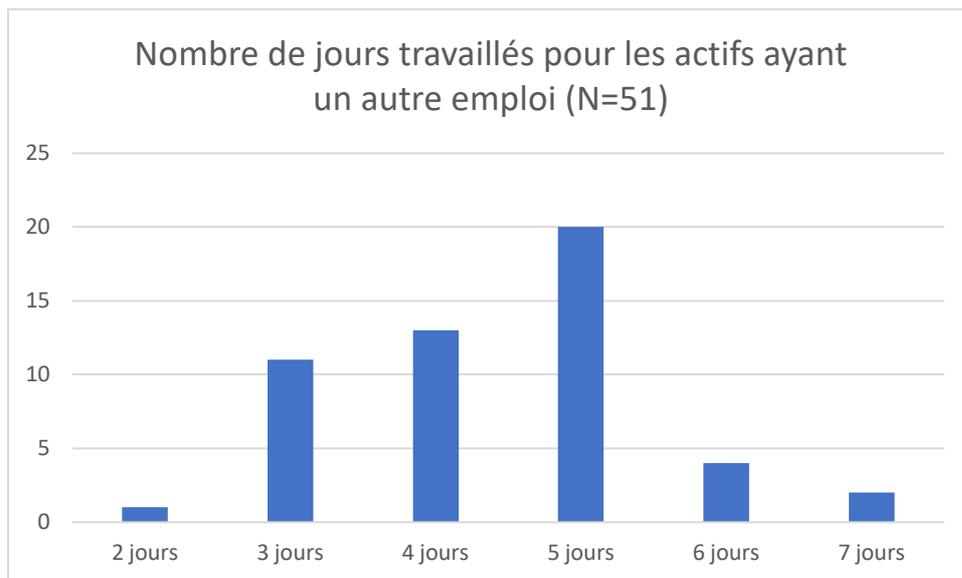
Livreurs à plein temps



Étudiants

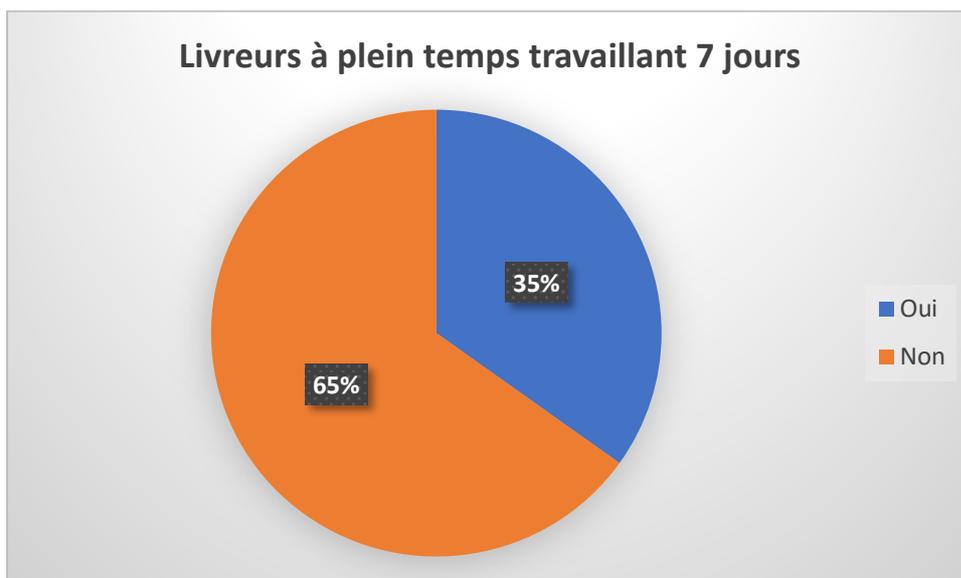
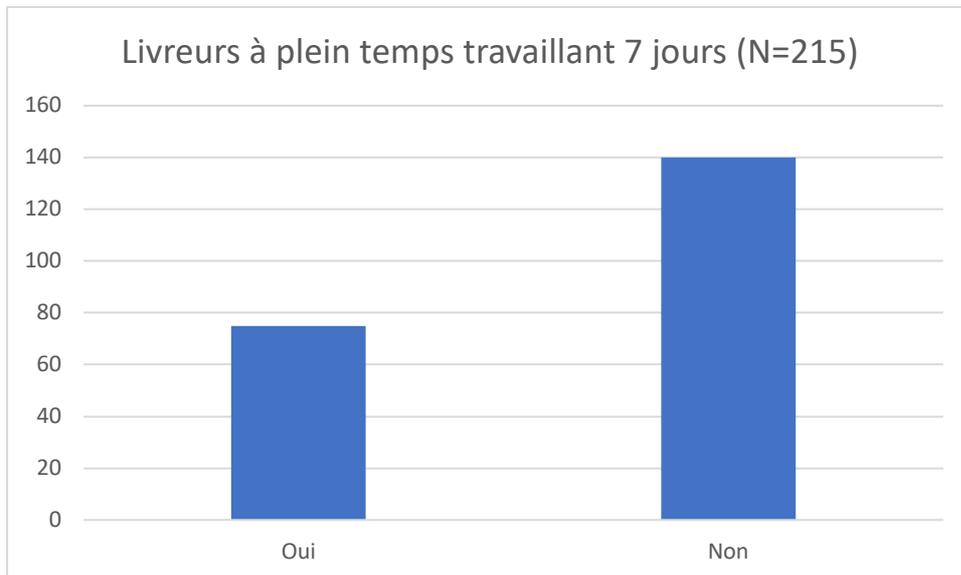


Actifs

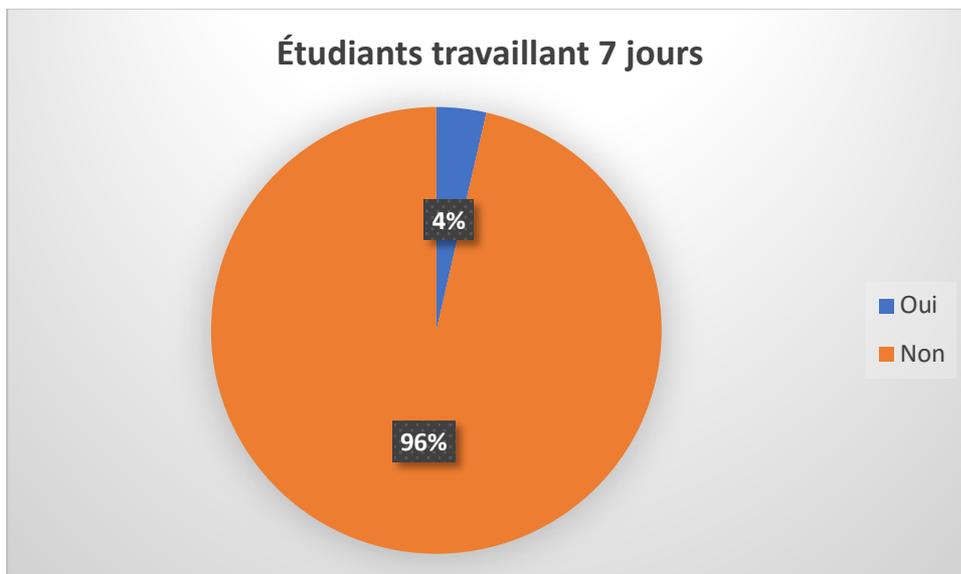
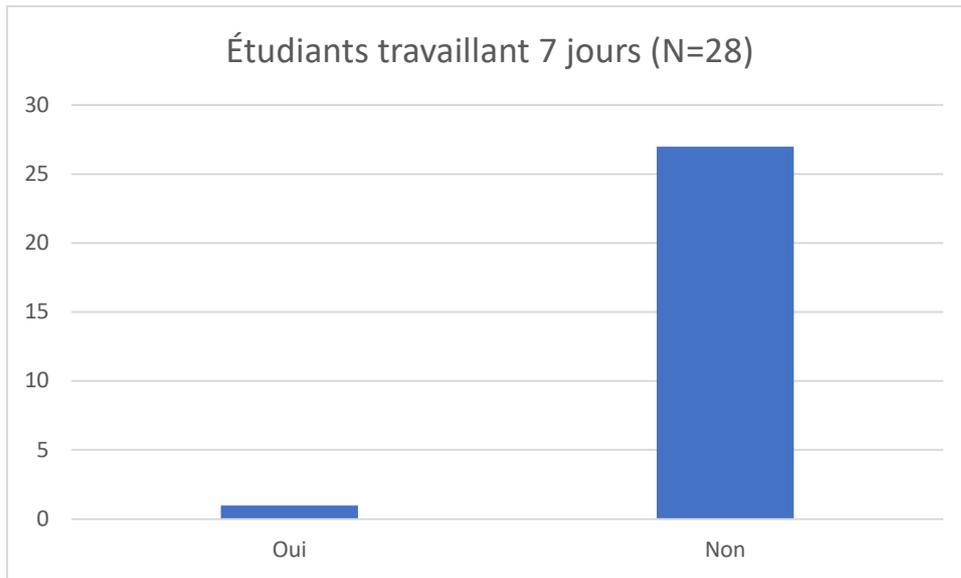


Livreurs travaillant 7 jours

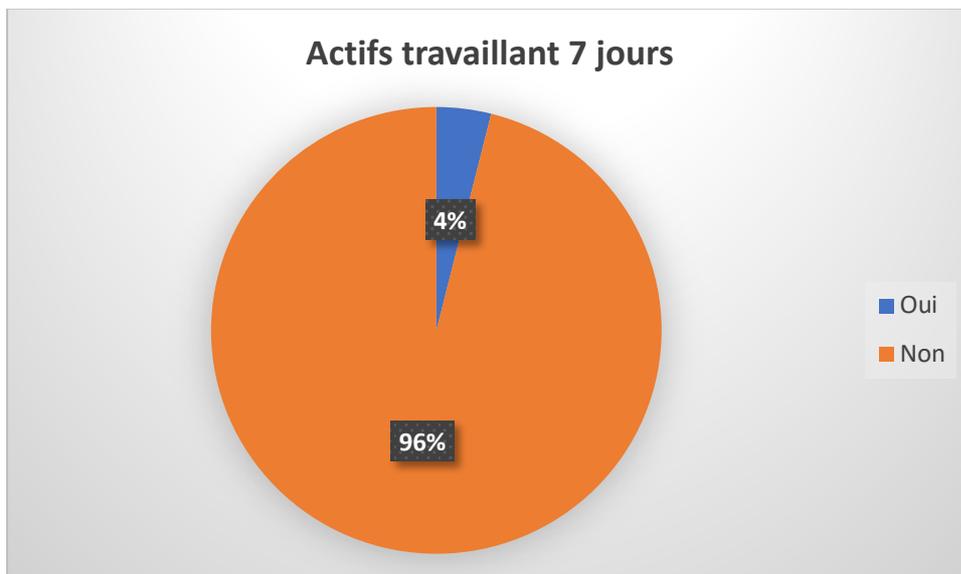
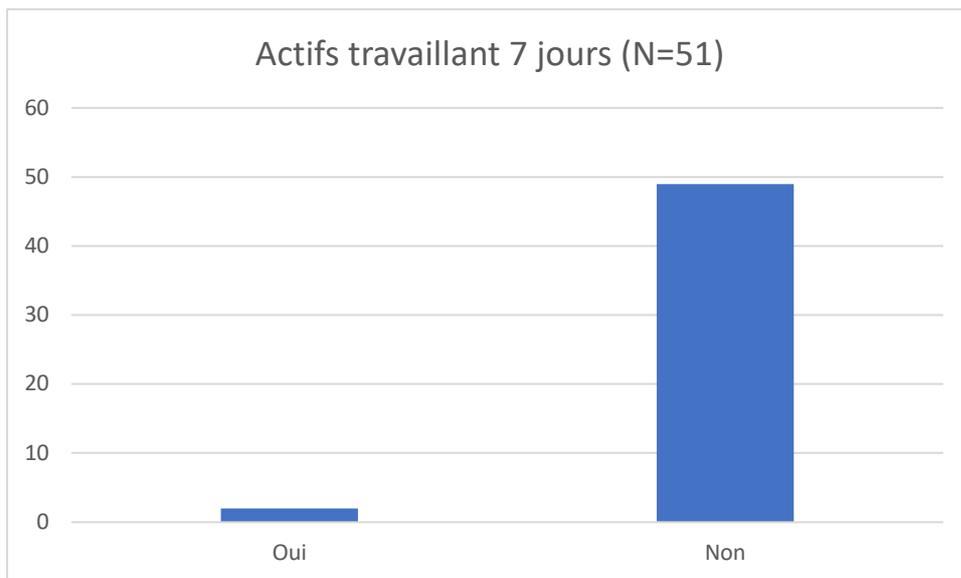
Livreurs à plein temps



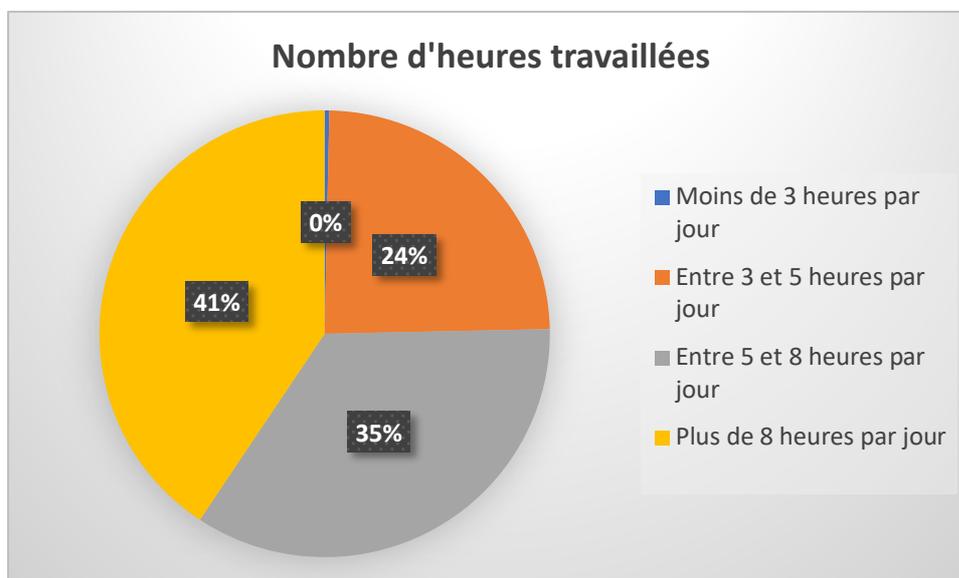
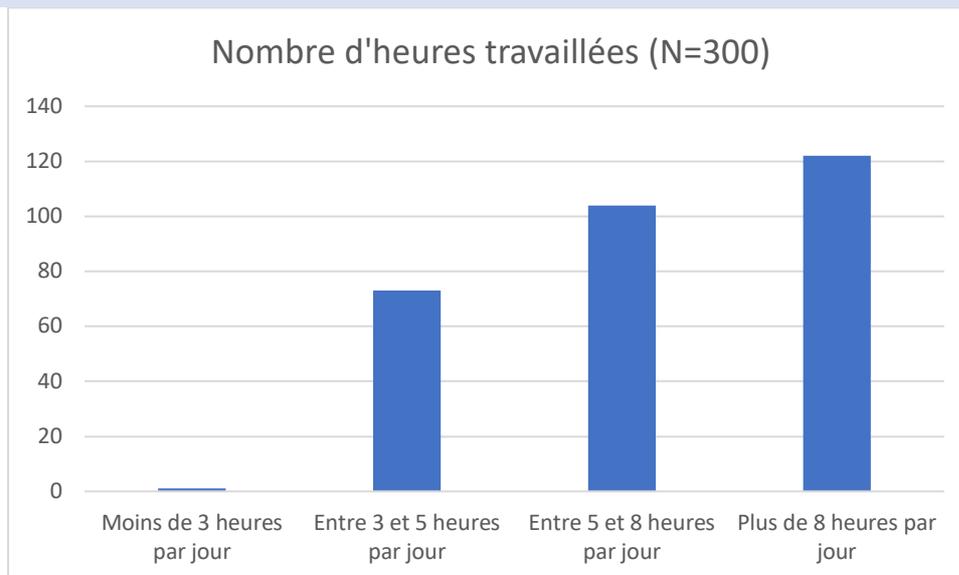
Étudiants



Actifs

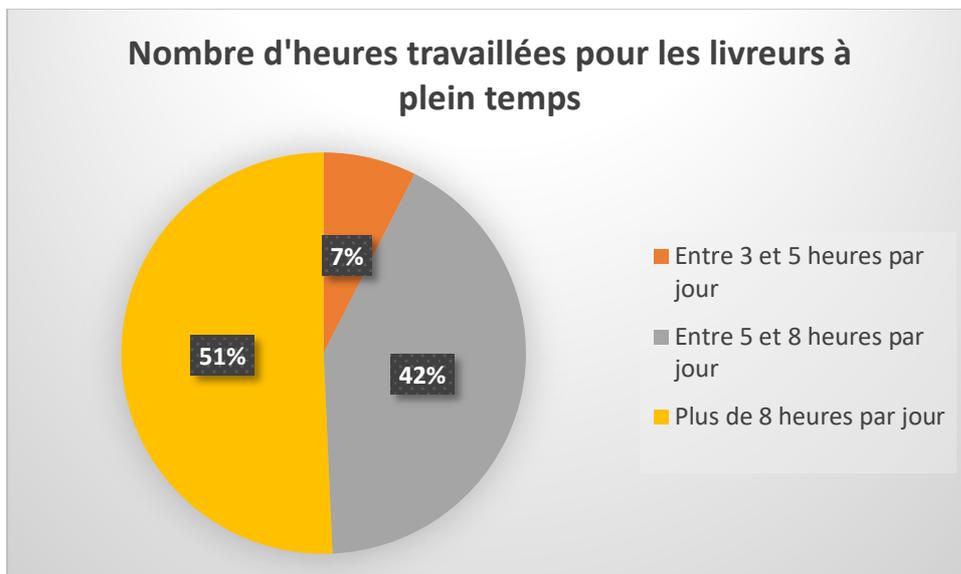
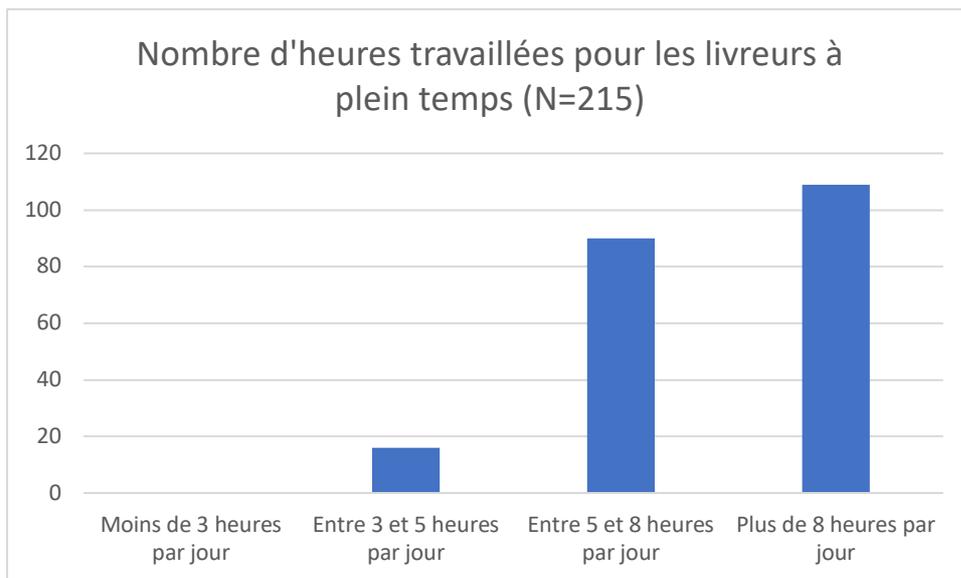


NOMBRE D'HEURES TRAVAILLEES PAR JOUR

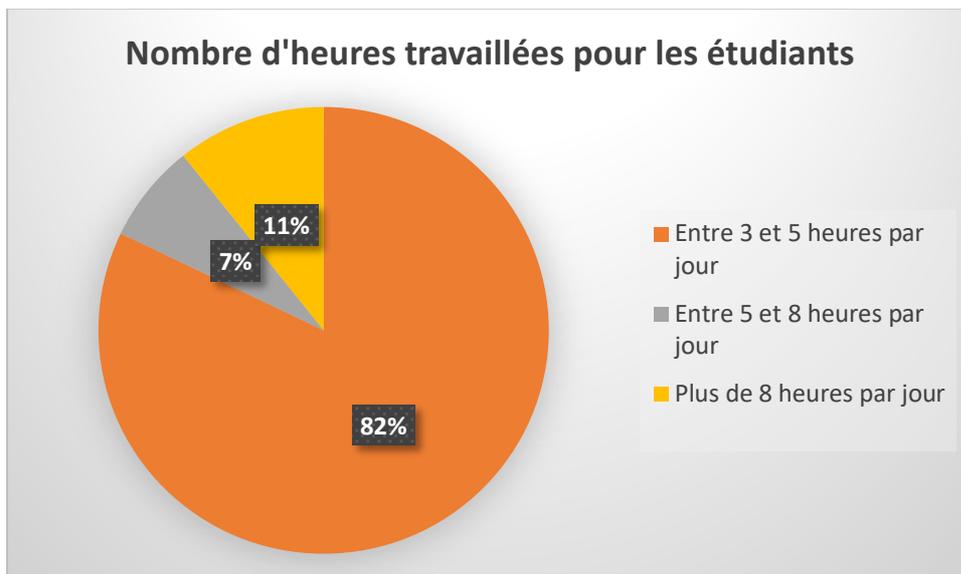
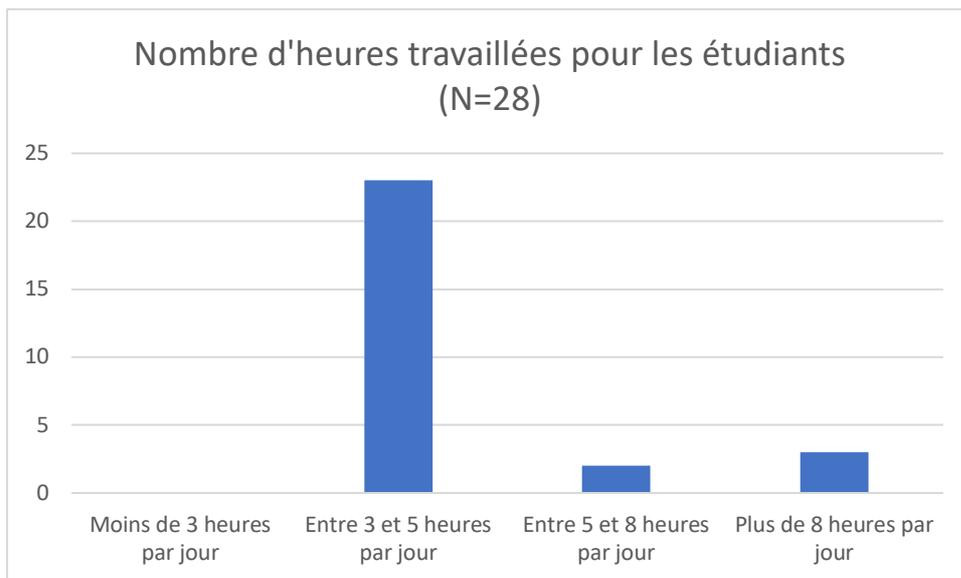


L'intensité de l'activité peut également s'apprécier en termes de nombre d'heures travaillées par jour de livraison, puisque 41% des répondants déclarent travailler plus de 8 heures par jour, et un peu plus du tiers (35%) entre 5 et 8 heures. Ces proportions atteignent respectivement 51% et 42% pour ceux qui exercent cette activité à plein temps. Les étudiants sont en revanche 82% à livrer entre 3 et 5 heures par jour, contre 61% pour les actifs qui sont 19% à travailler entre 5 et 8 heures par jour. Même lorsqu'elle n'est qu'une activité complémentaire, la livraison reste donc une activité assez intense.

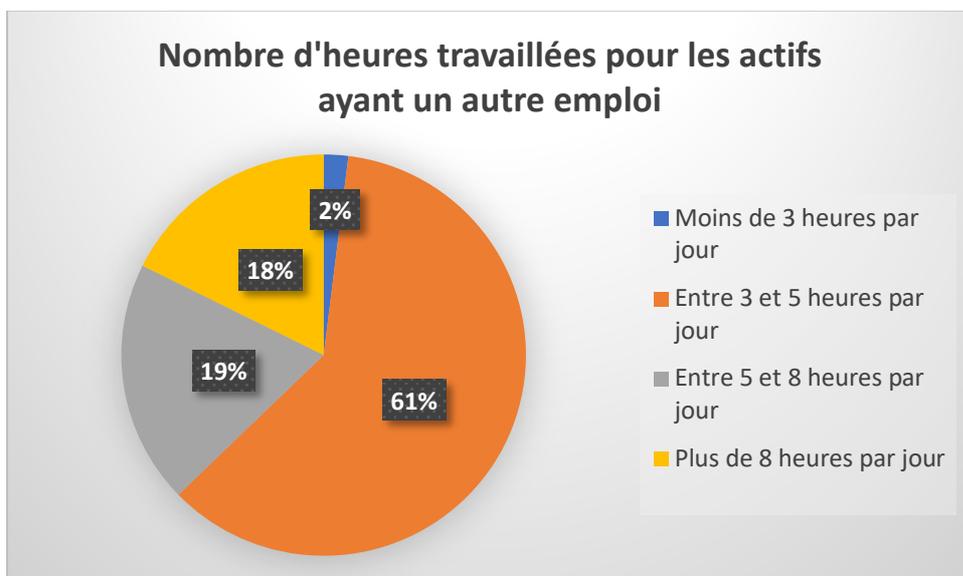
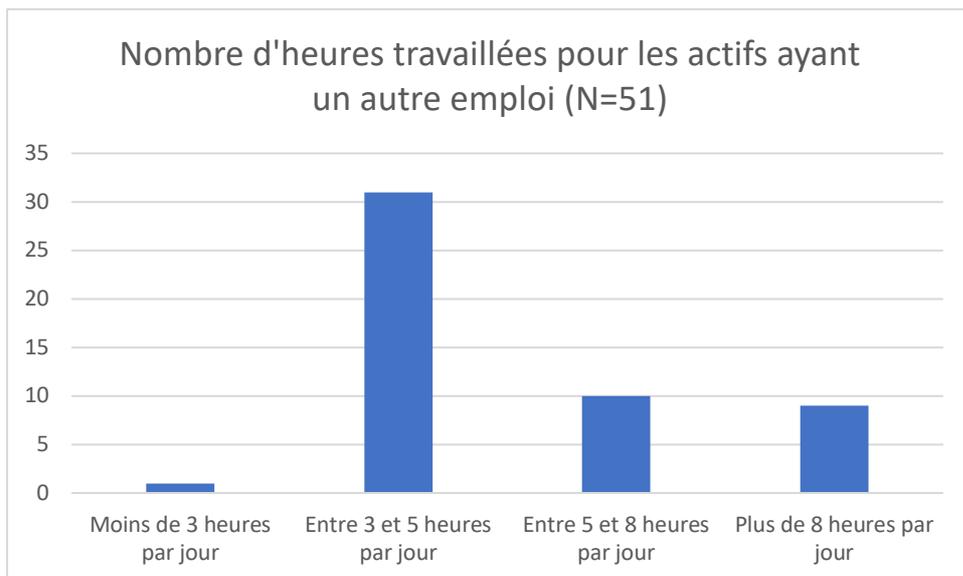
Livreurs à plein temps



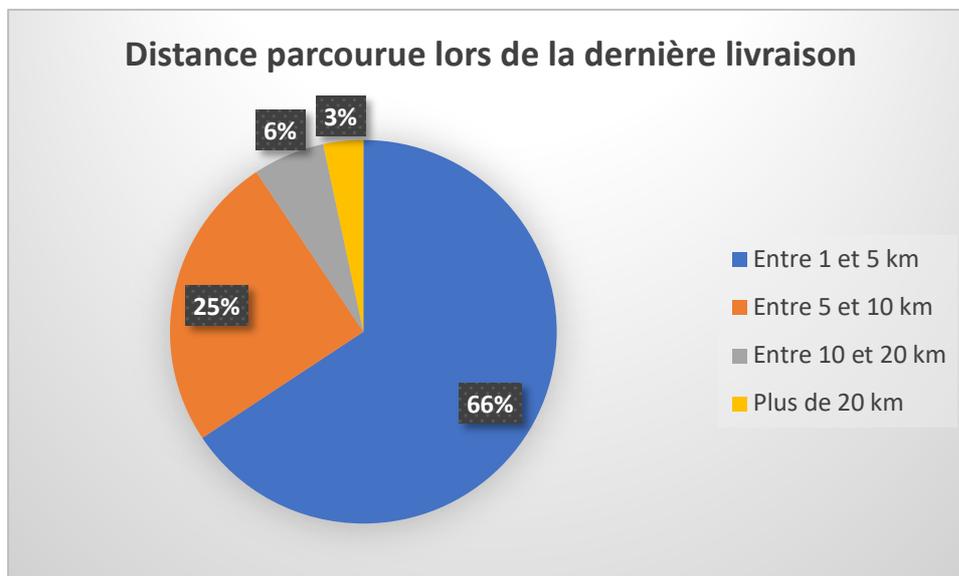
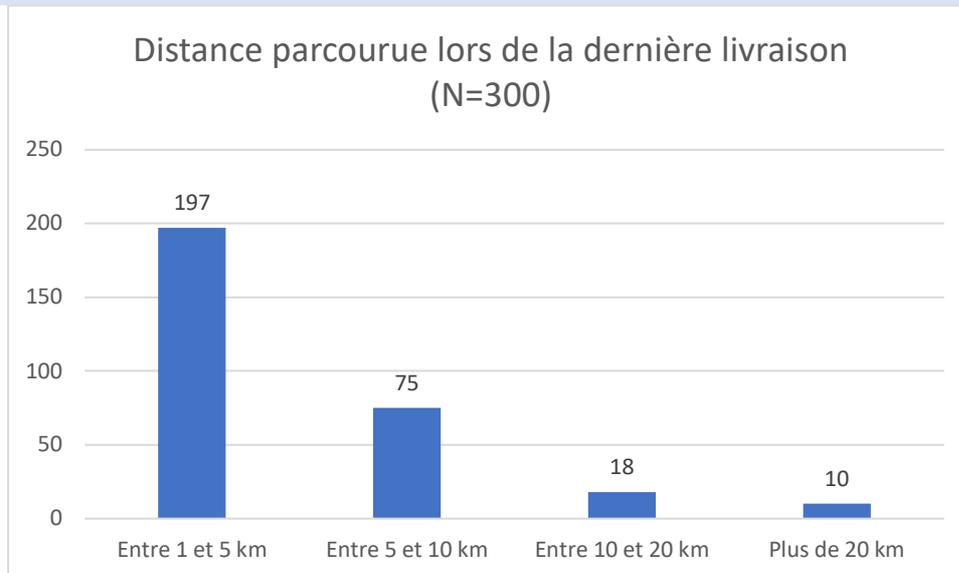
Étudiants



Actifs

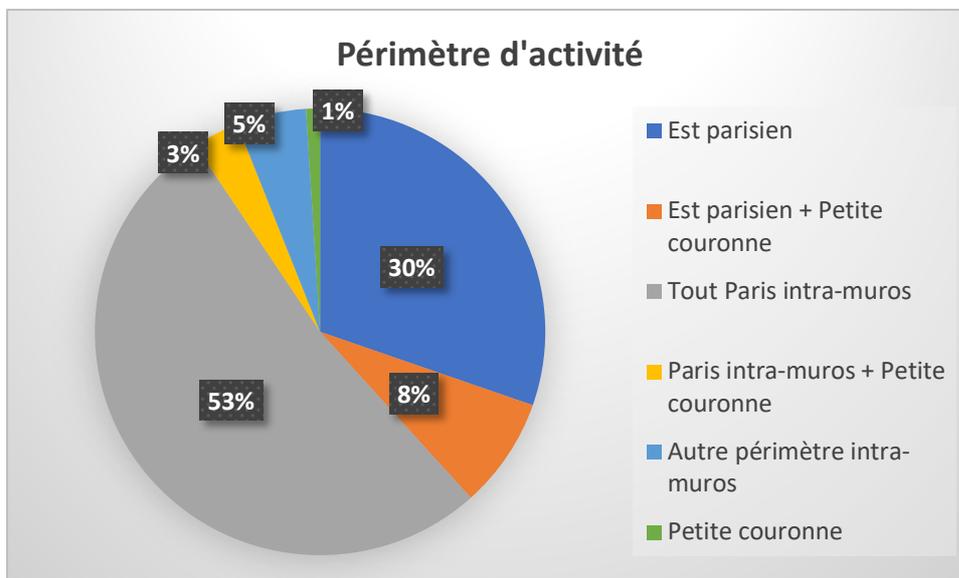
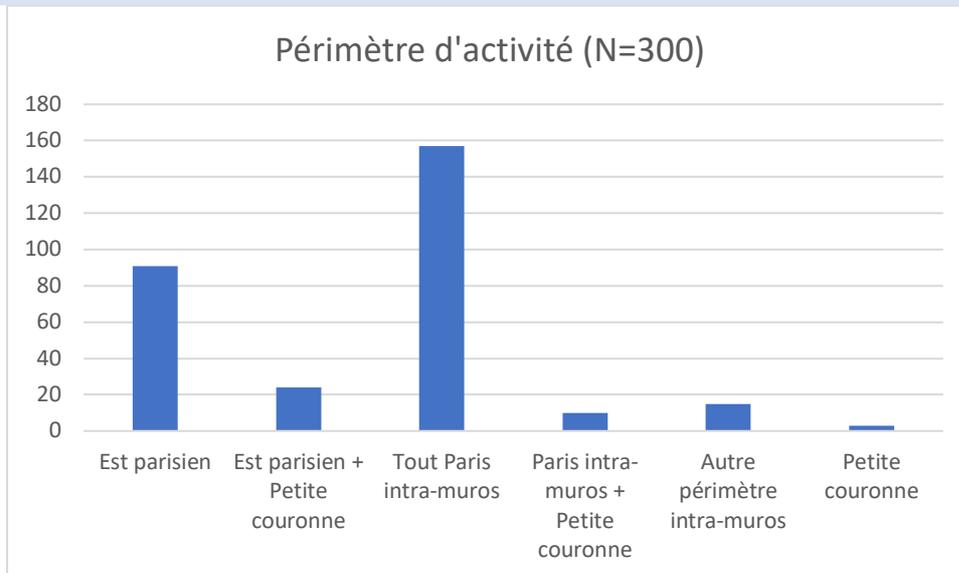


DISTANCE PARCOURUE LORS DE LA DERNIERE LIVRAISON



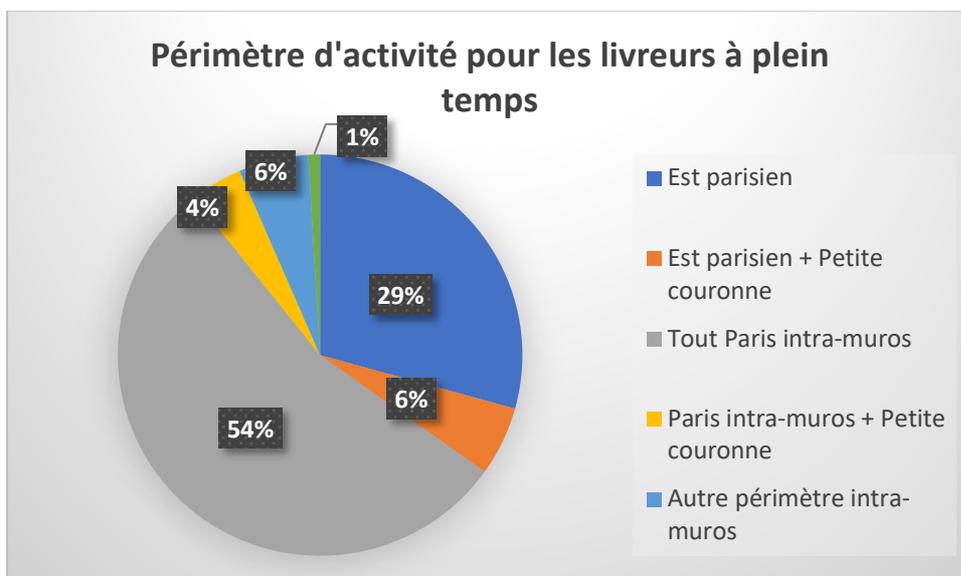
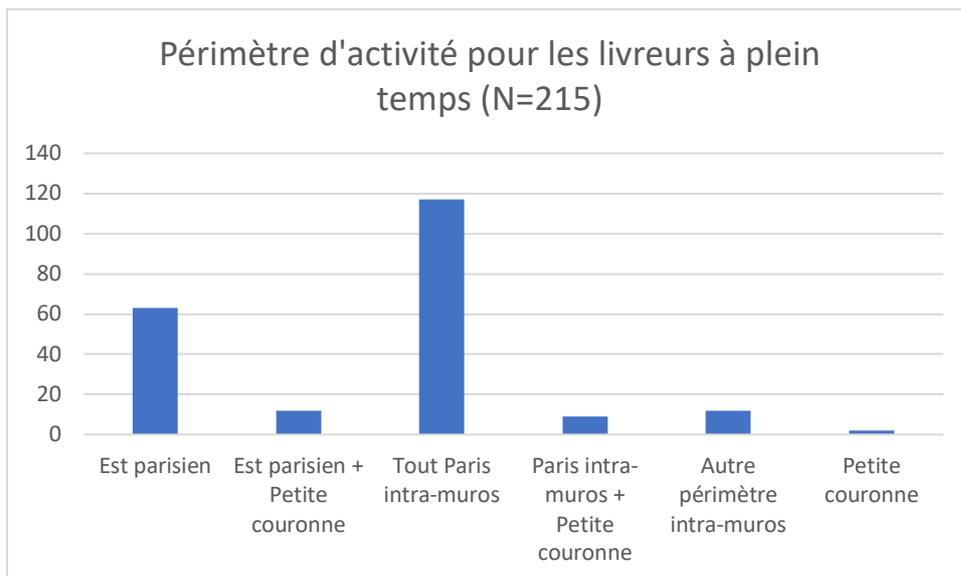
Comme dans les enquêtes réalisées précédemment, chaque livraison implique une distance assez courte (moins de 5 km dans 66% des cas).

PERIMETRE D'ACTIVITE

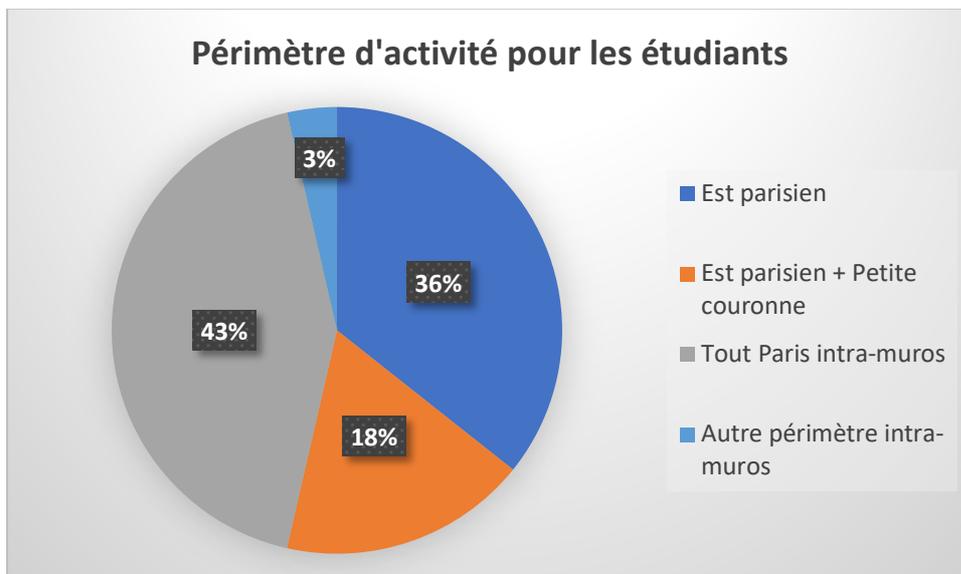
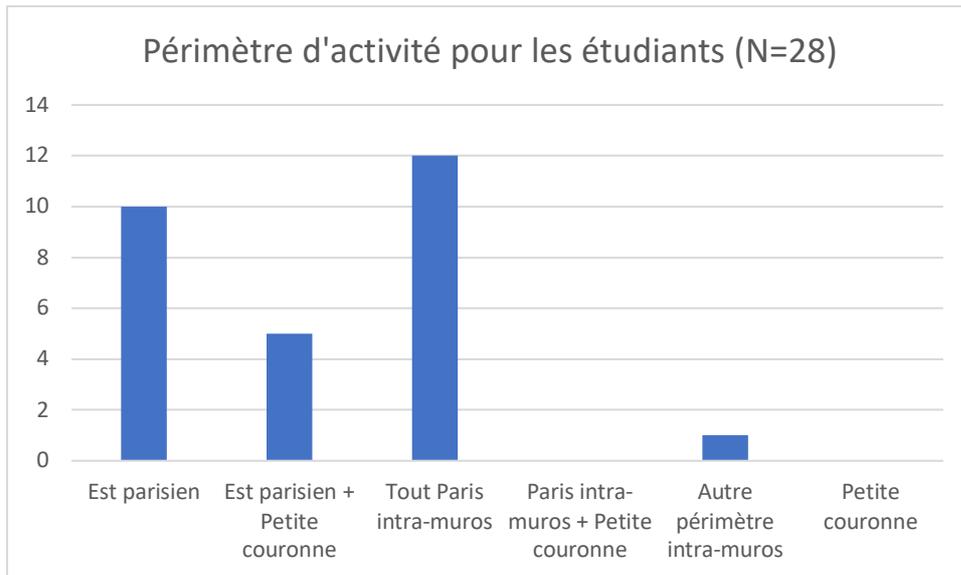


Ces résultats semblent aller à l'encontre des enquêtes précédentes. Ces dernières trouvaient une sectorisation à la hausse parmi les livreurs instantanés (de 21% en 2016 à 49% des livreurs en 2018). Nonobstant, les résultats de l'enquête de 2020 indiquent que 56% des livreurs desservent tout Paris intra-muros (dont 5% desservent également la petite couronne).

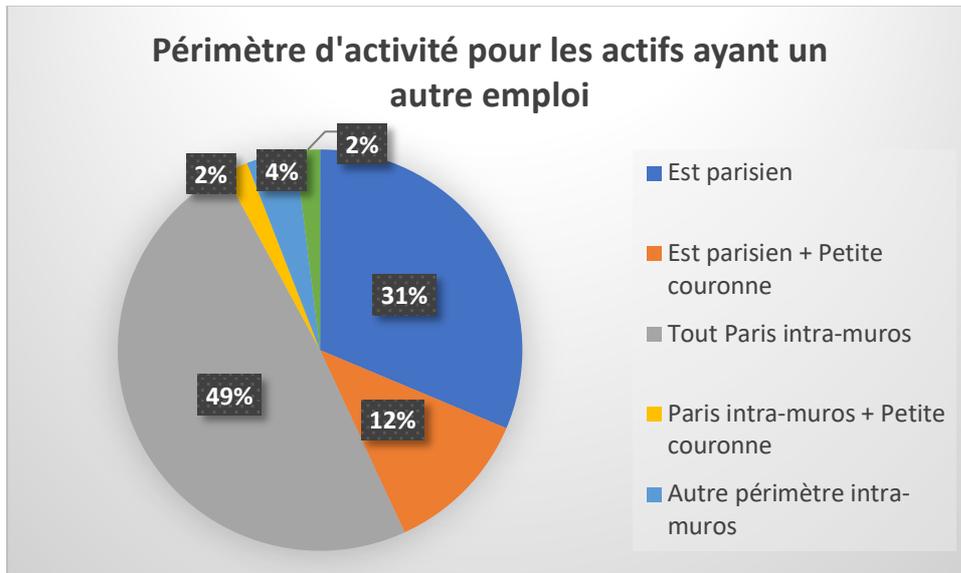
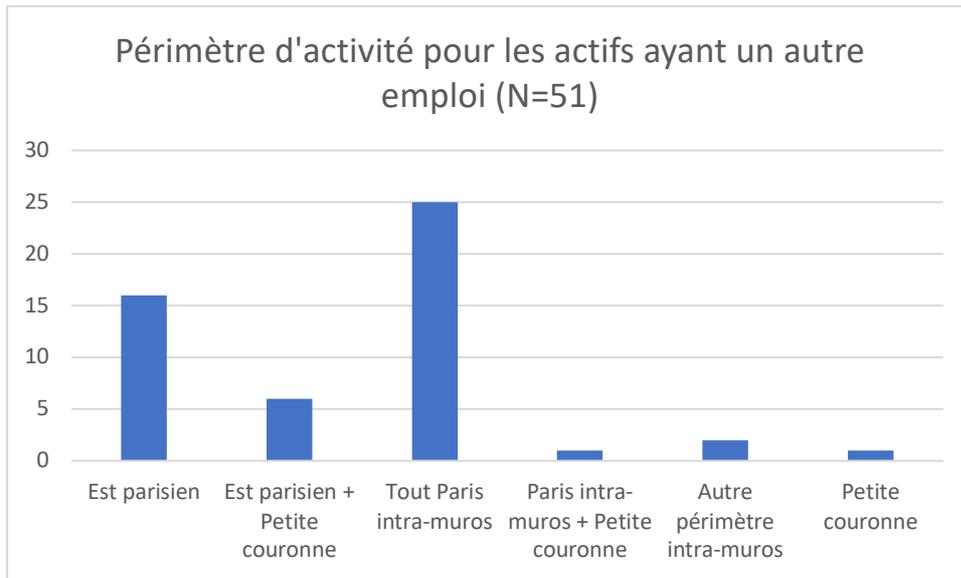
Livreurs à plein temps



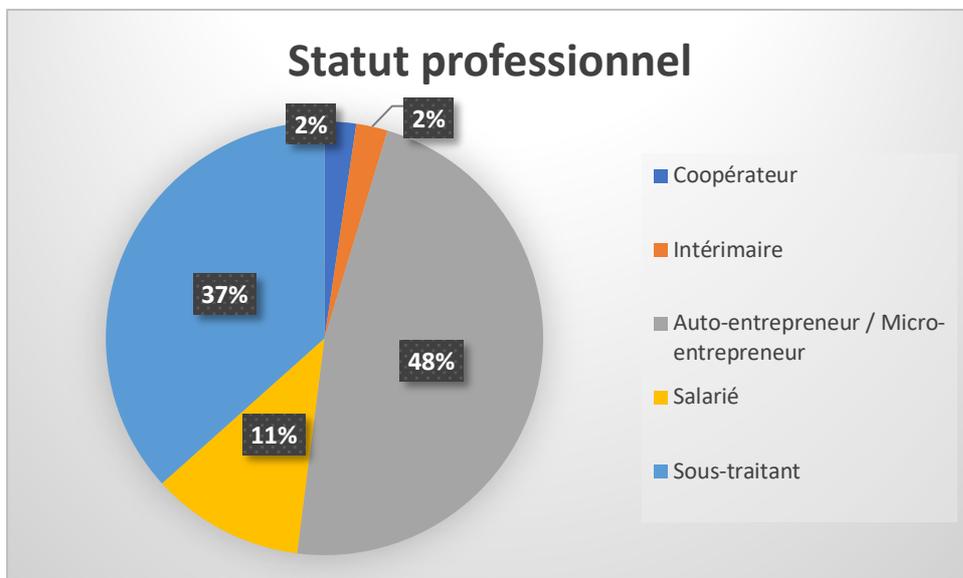
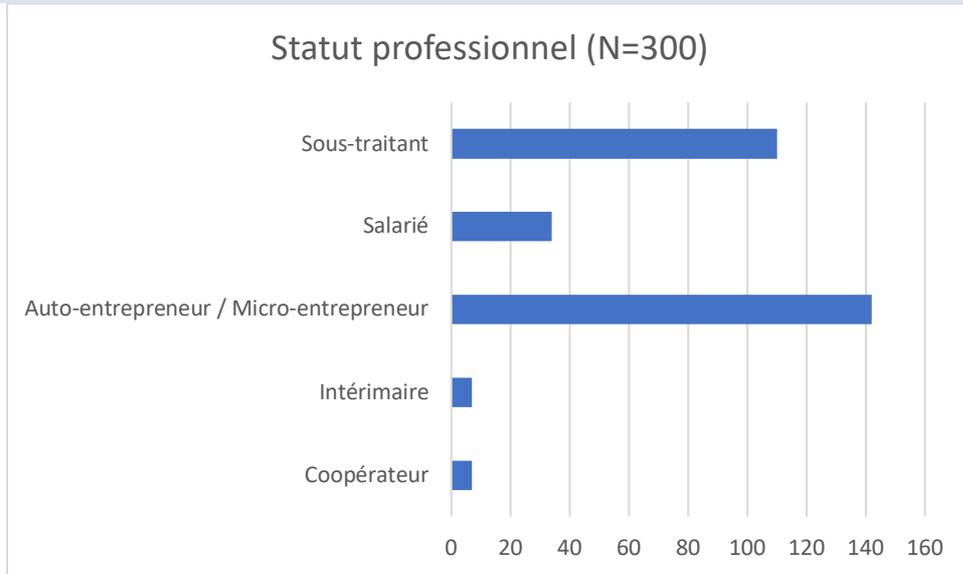
Étudiants



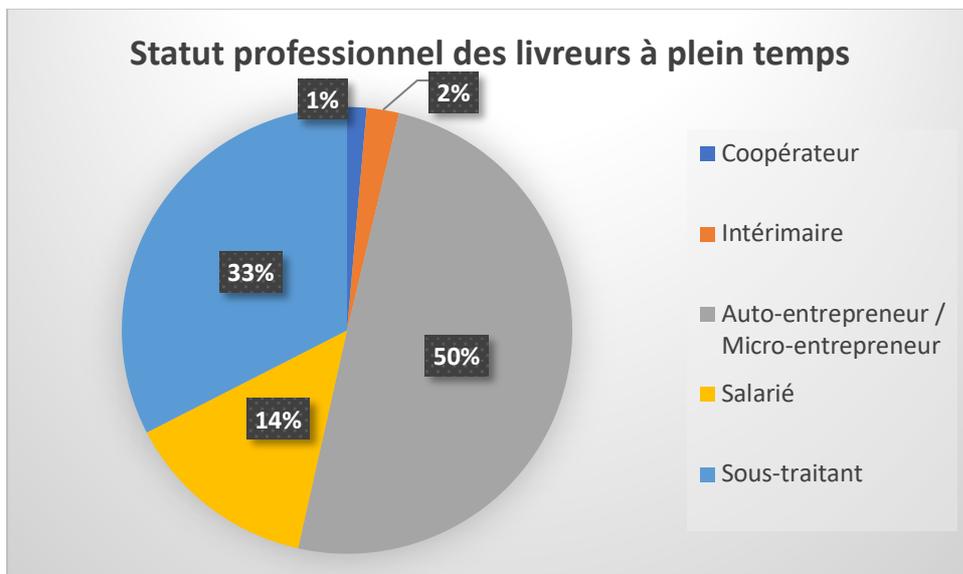
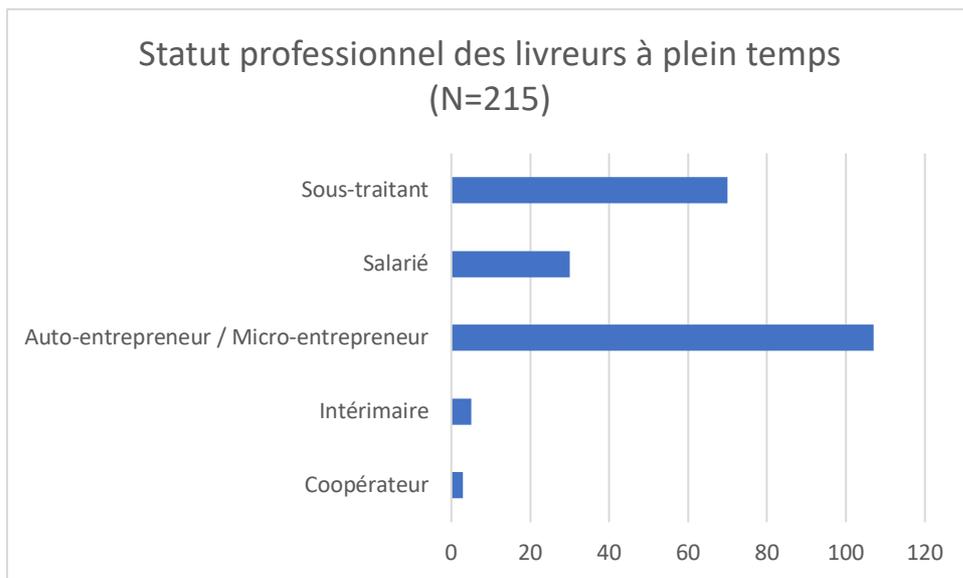
Actifs



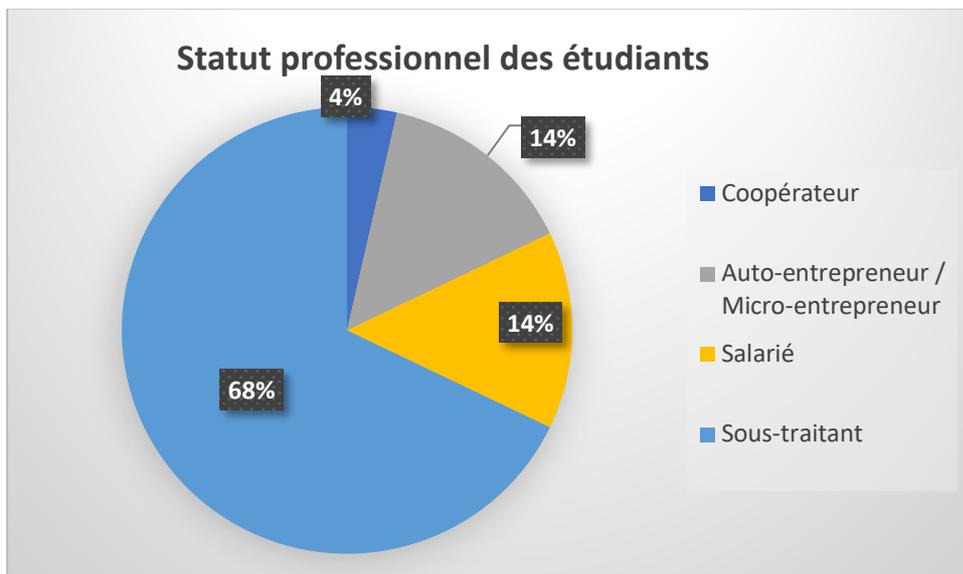
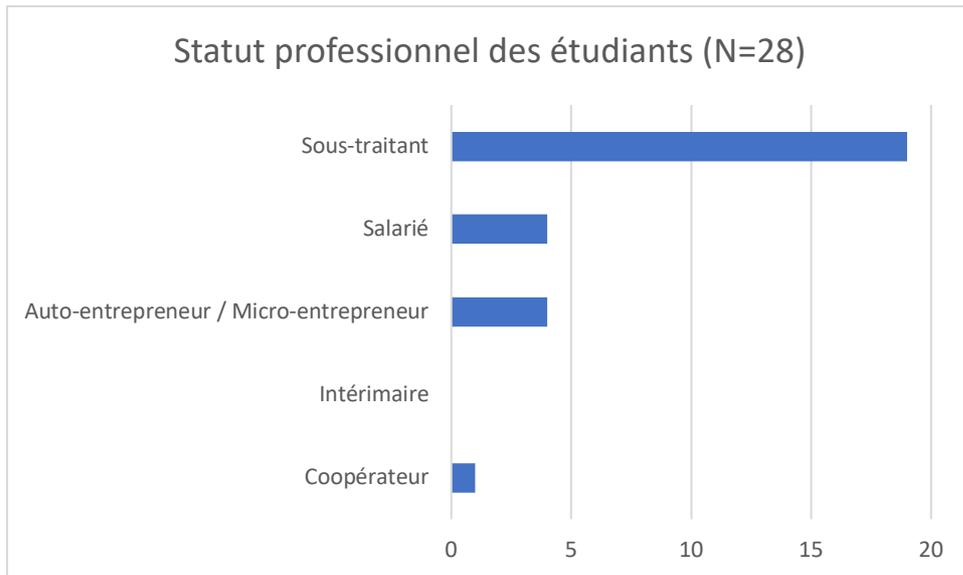
STATUT PROFESSIONNEL



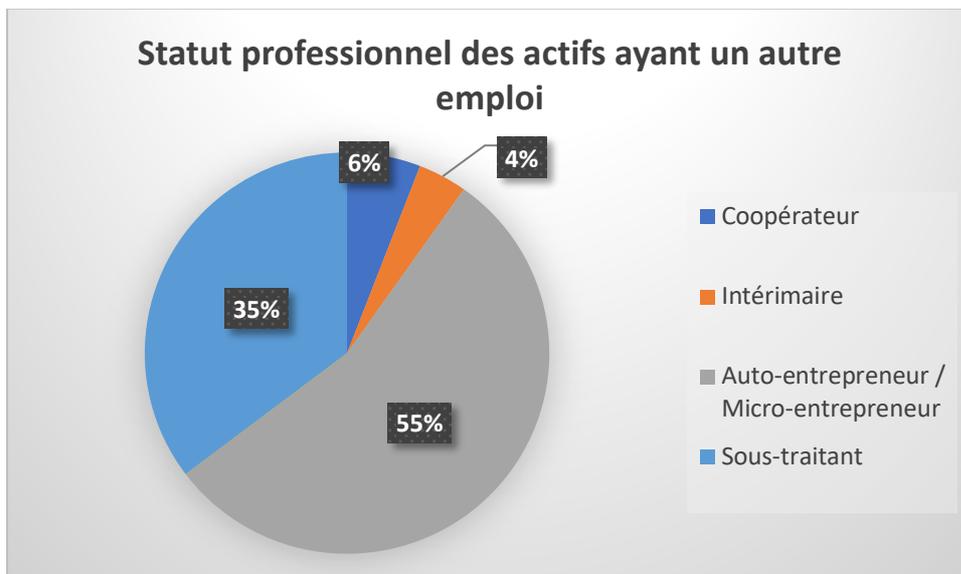
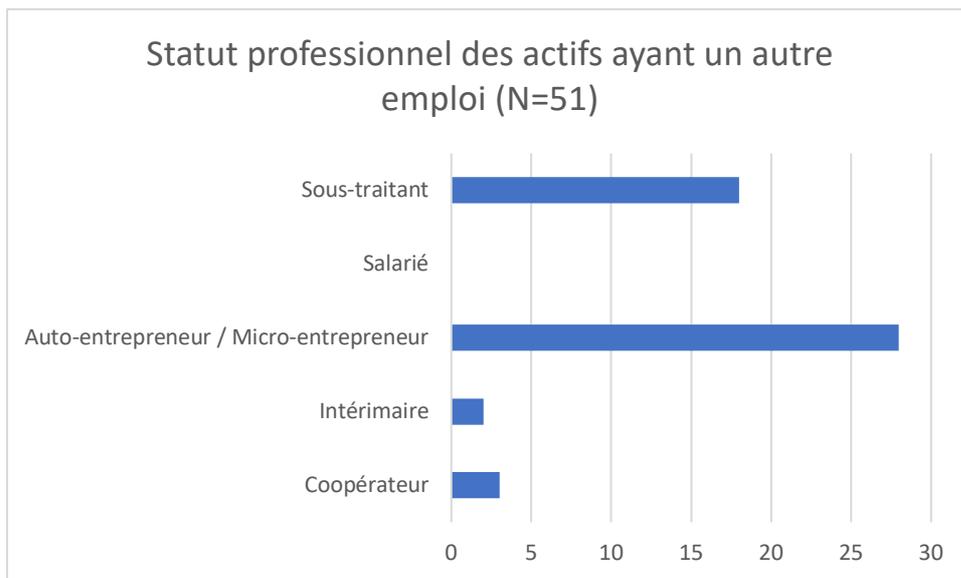
Livreurs à plein temps



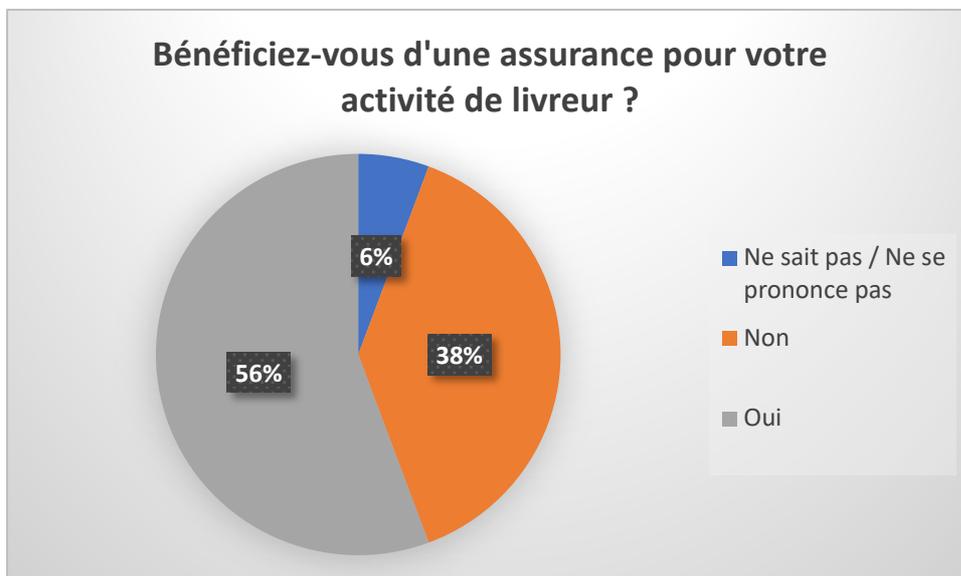
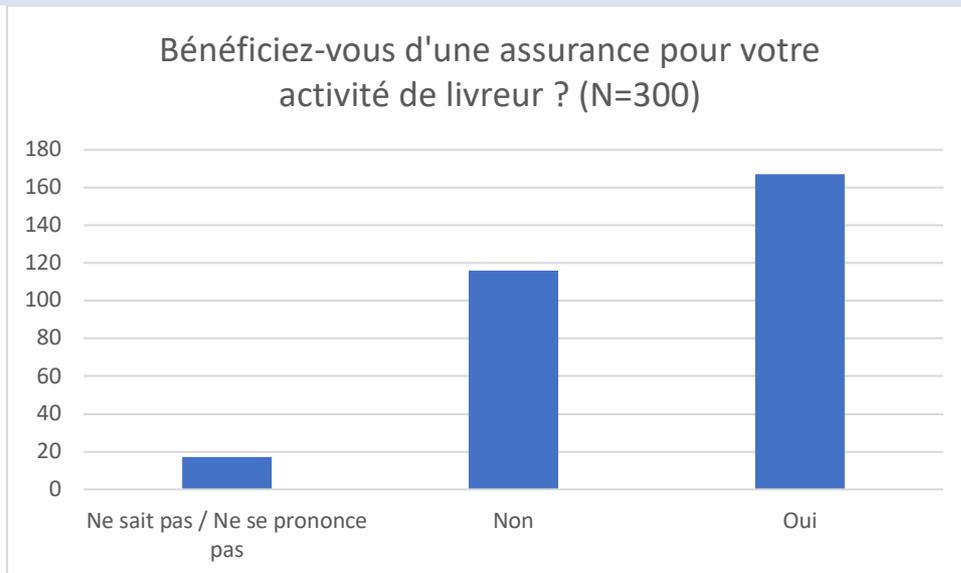
Étudiants



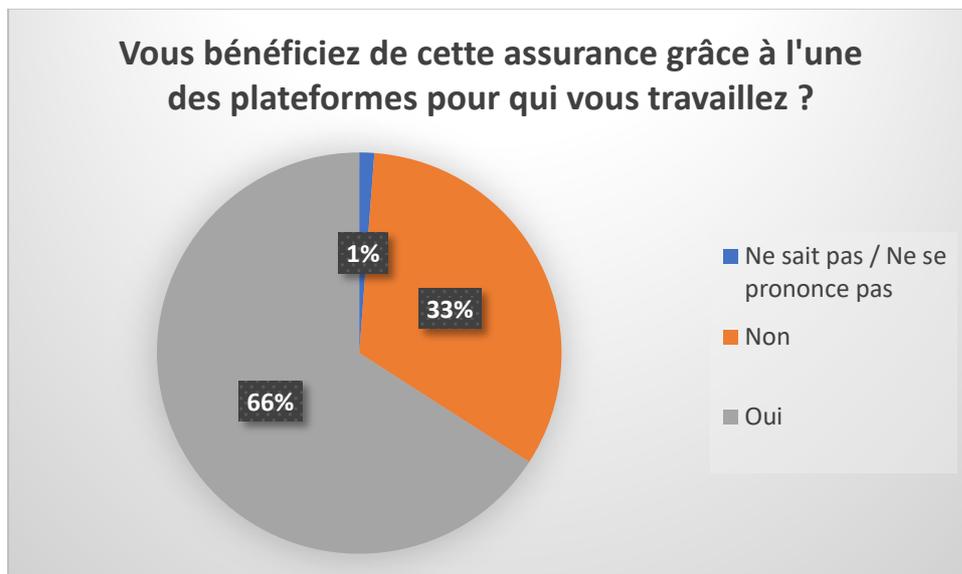
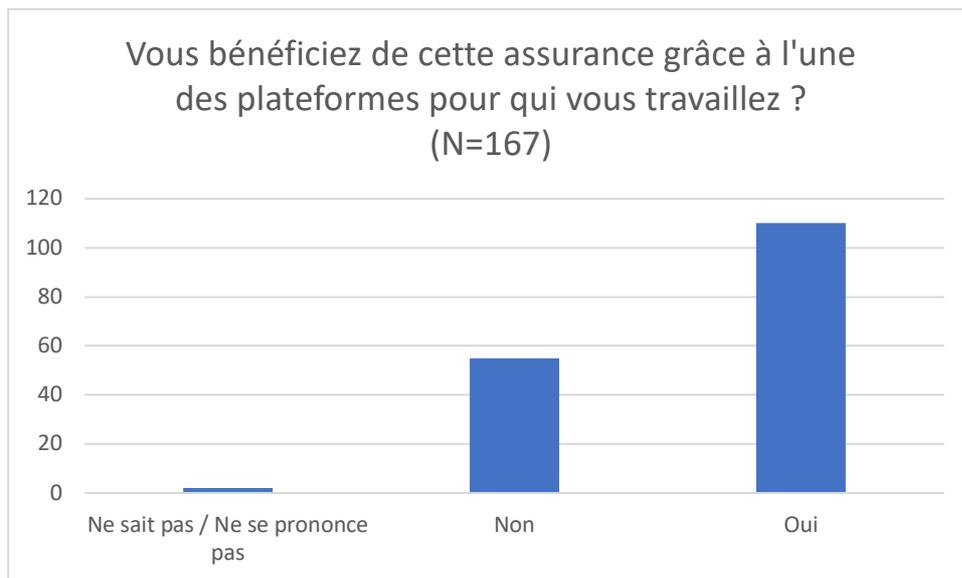
Actifs



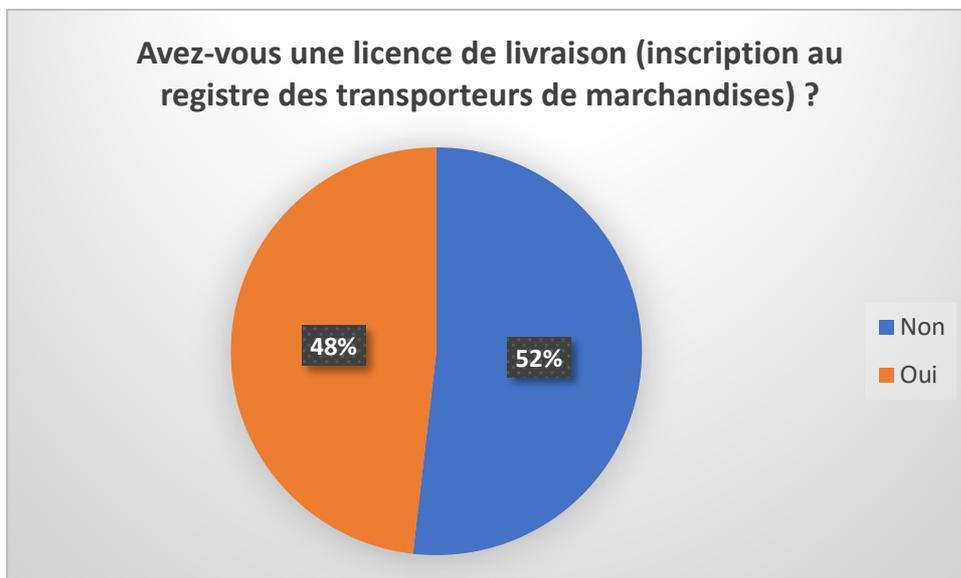
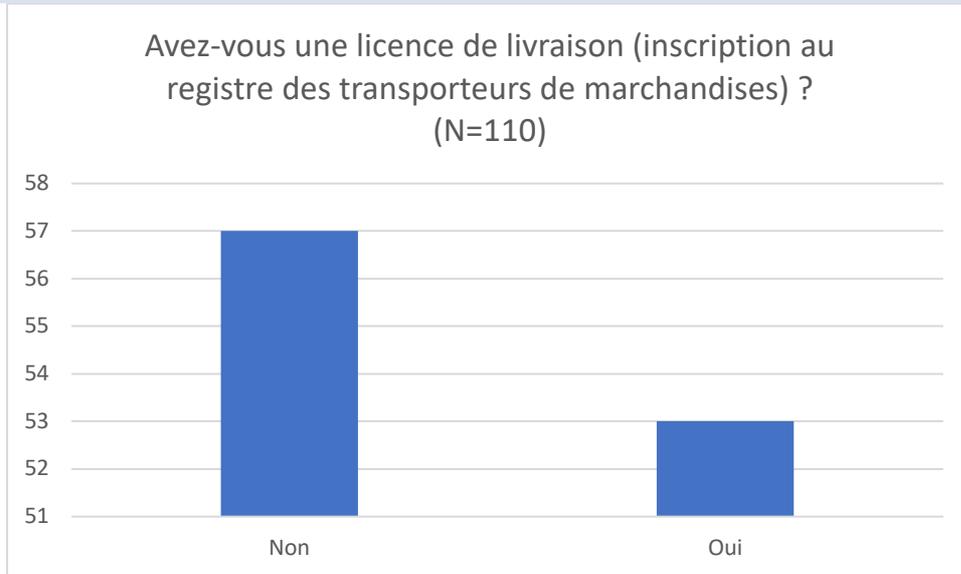
ASSURANCE



La plateforme fournit-elle l'assurance ?

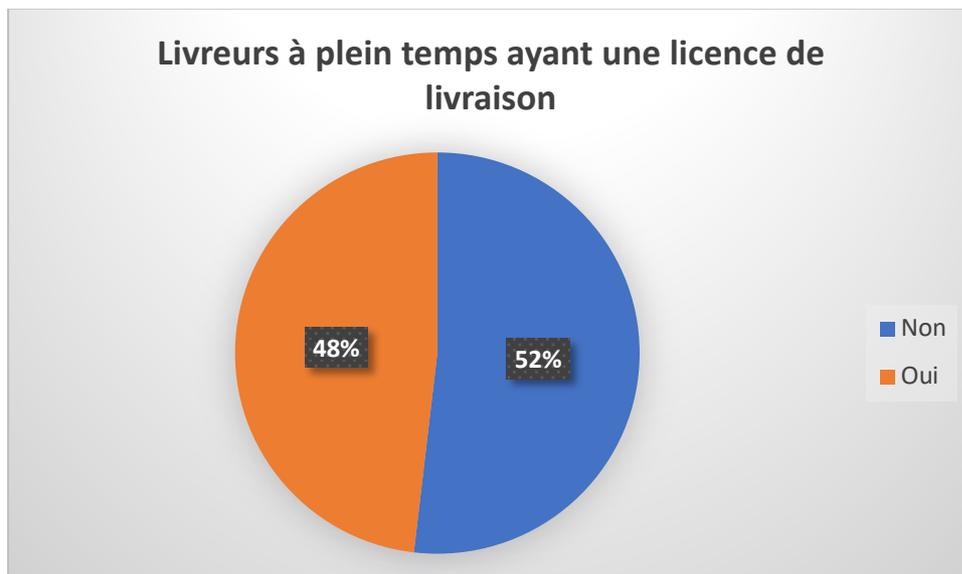
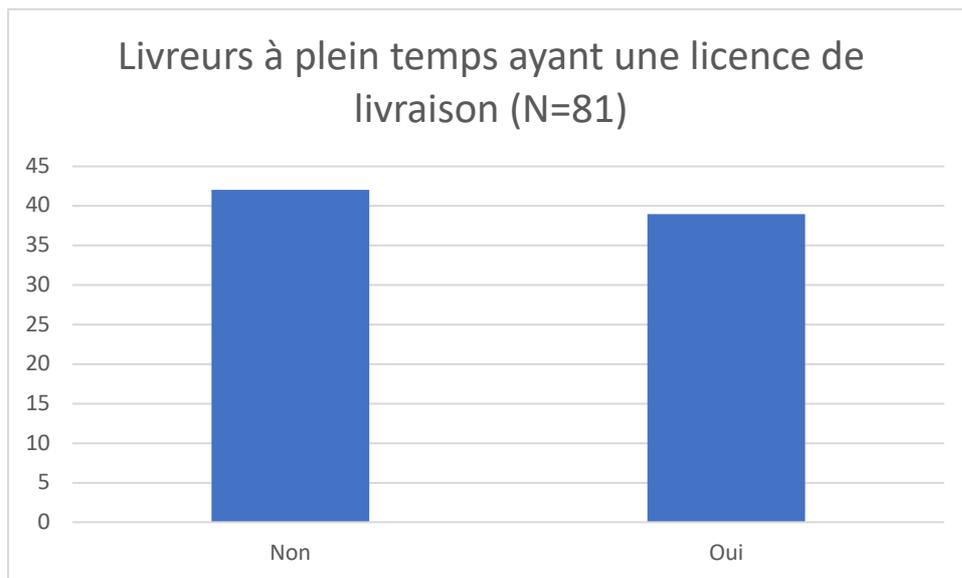


LICENCE DE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

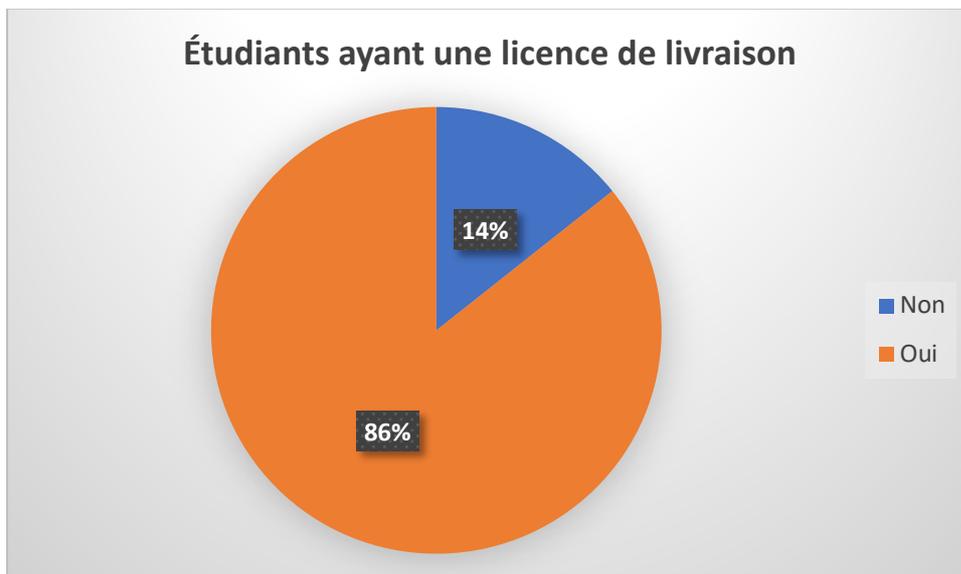
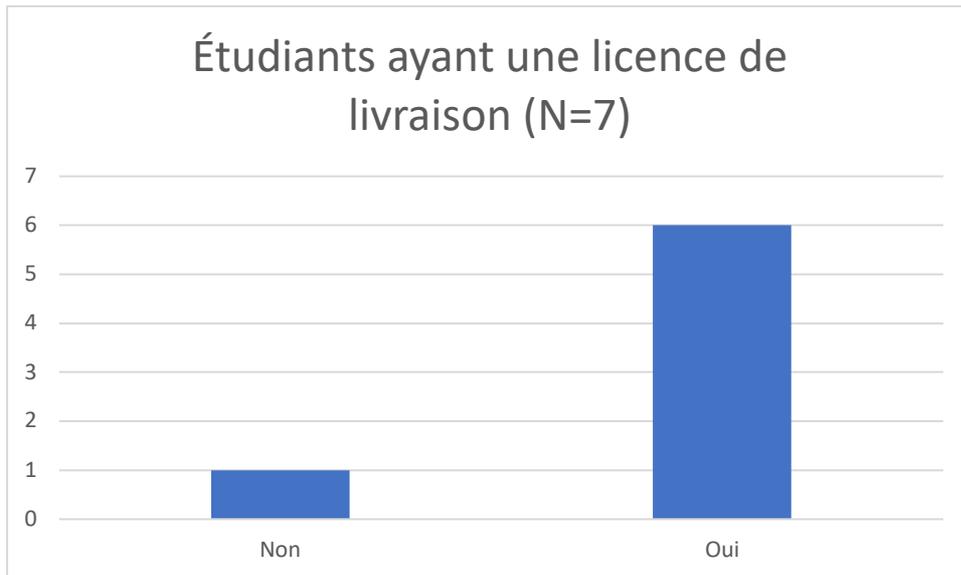


Ces résultats (taux de 48% de « oui ») sont à considérer de façon prudente. Une licence de transport routier de marchandises est imposée aux entrepreneurs en France dès l'utilisation d'un engin motorisé, y compris les deux-roues. Cette licence est conditionnée à des critères de formation, honorabilité et des critères financiers. Elle est très rarement, dans les faits, demandée et obtenue par les micro-entrepreneurs de la livraison instantanée, qui en ignorent souvent l'existence.

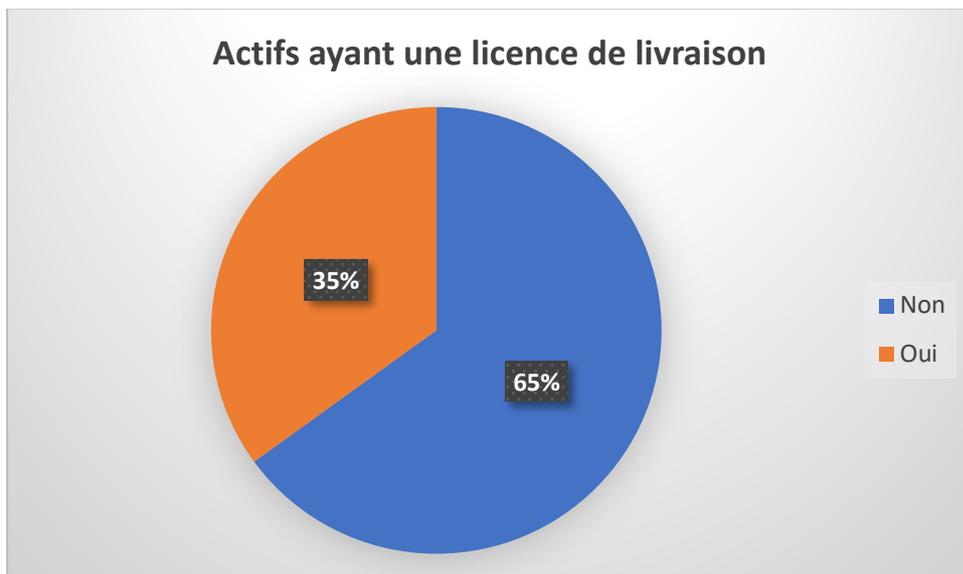
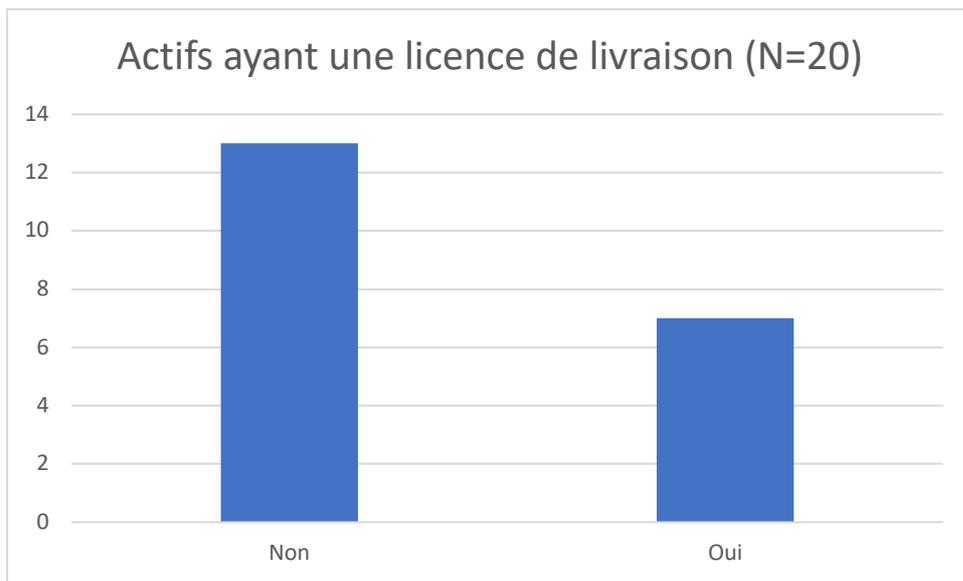
Livreurs à plein temps



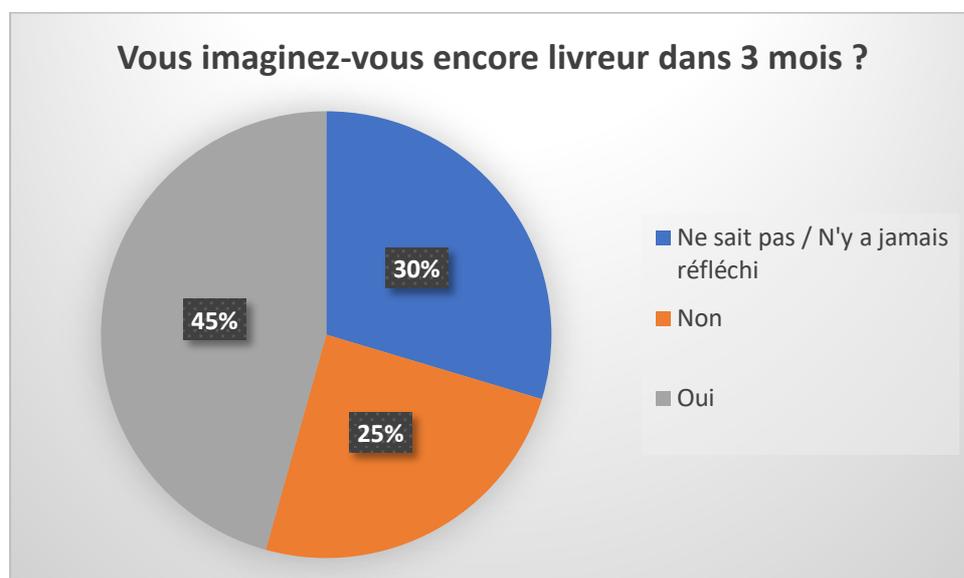
Étudiants



Actifs

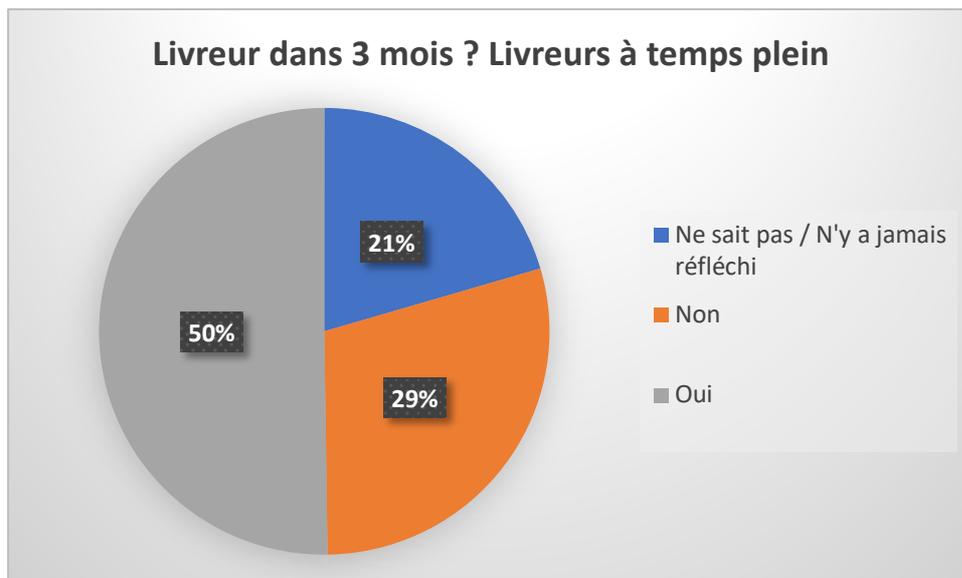


PERSPECTIVES : LES LIVREURS S'IMAGINENT-ILS TOUJOURS LIVREURS DANS 3 MOIS ?

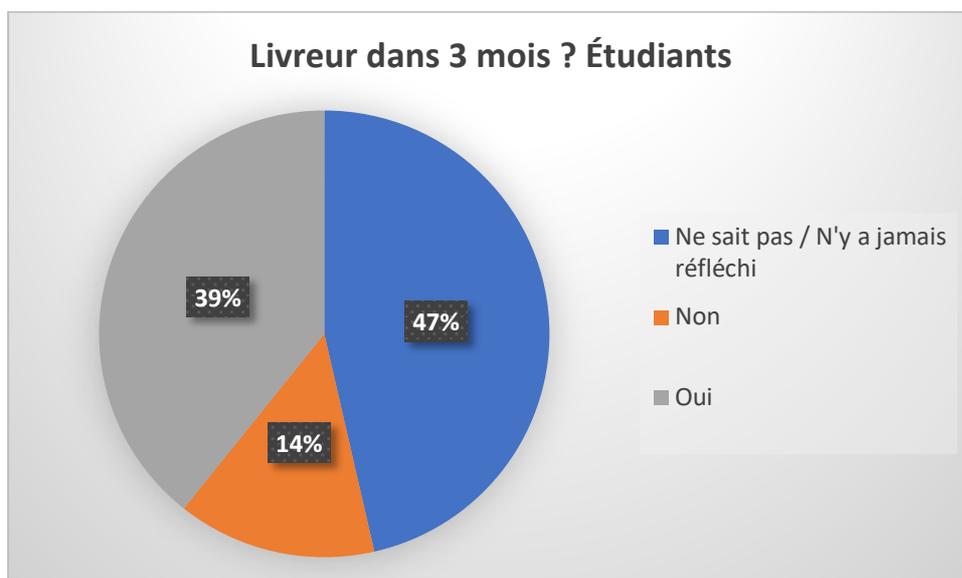


Les réponses témoignent d'une assez forte incertitude sur la poursuite de l'activité de livreur à un horizon, pourtant court, de 3 mois. Ainsi seule la moitié des personnes interrogées pensent poursuivre cette activité, tandis que le quart d'entre elle a décidé d'arrêter. Ces chiffres témoignent d'une part des difficultés du métier, d'autre part de la facilité de l'arrêter, du fait du statut d'auto-entrepreneur et de la faiblesse des investissements réalisés. Près du tiers des répondants se déclare indécis. La population des indécis est particulièrement importante chez les actifs (61%) et les étudiants (47%). Ceux qui sont livreurs à temps plein sont particulièrement nombreux (29%, contre 14% pour les étudiants et 12% pour les actifs) à avoir décidé d'arrêter dans les 3 prochains mois.

Livreurs à plein temps

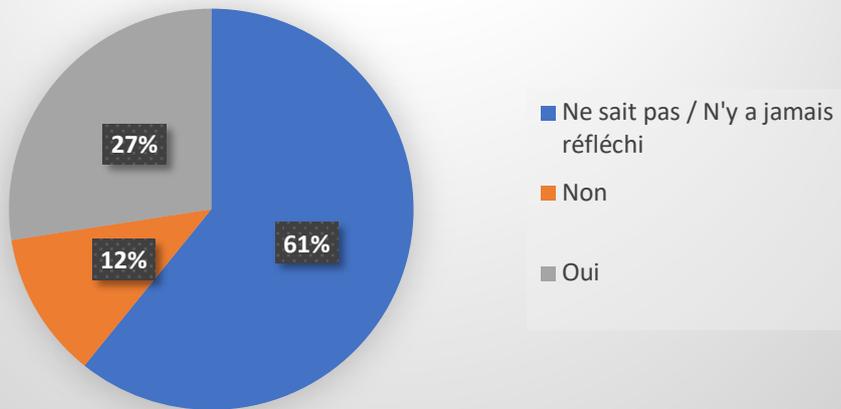


Étudiants

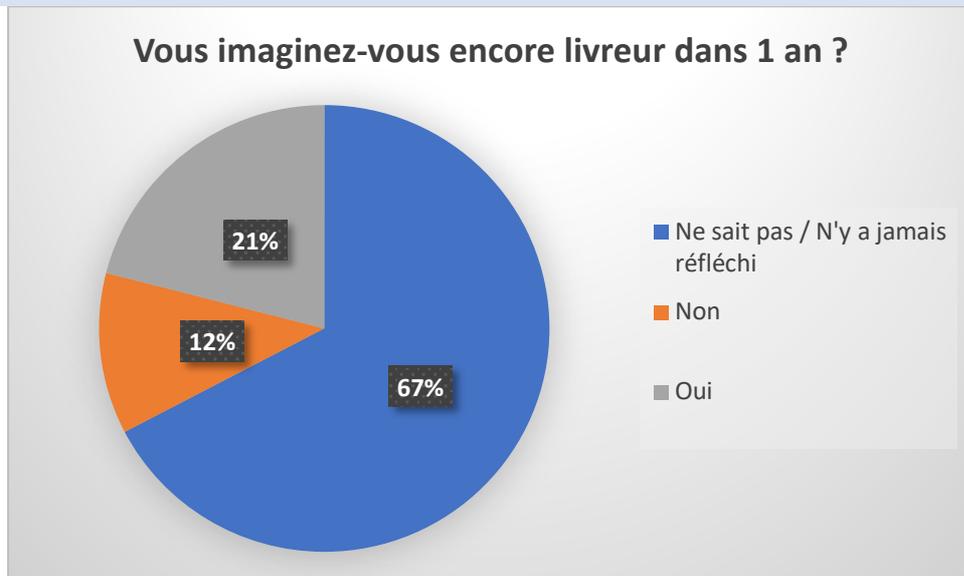


Actifs

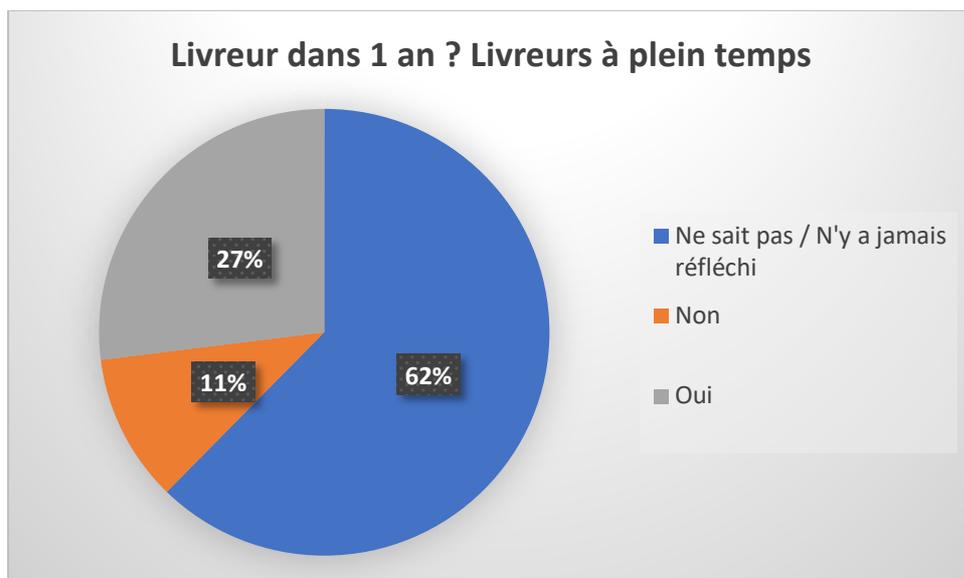
Livreur dans 3 mois ? Actifs ayant un autre emploi



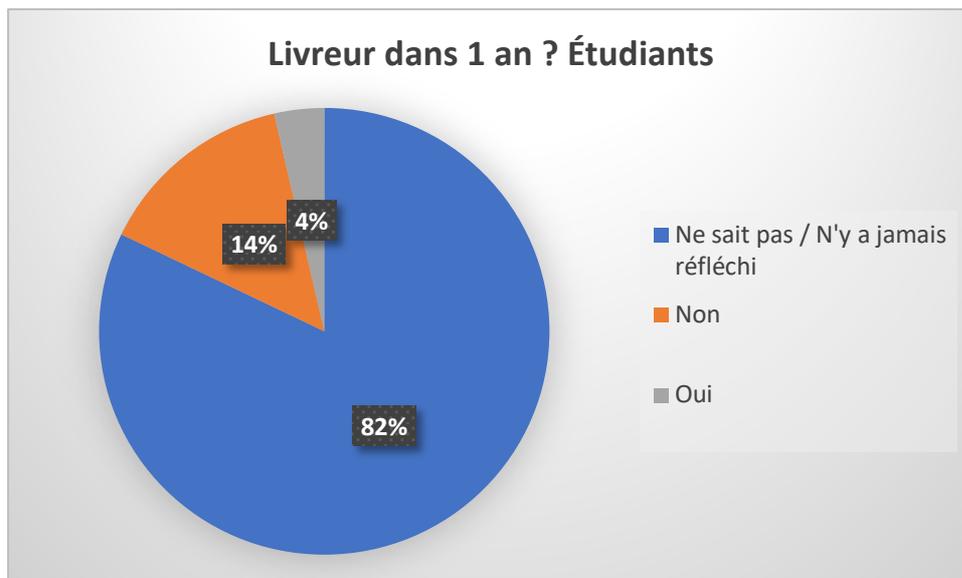
PERSPECTIVES : LES LIVREURS S'IMAGINENT TOUJOURS LIVREURS DANS 1 AN



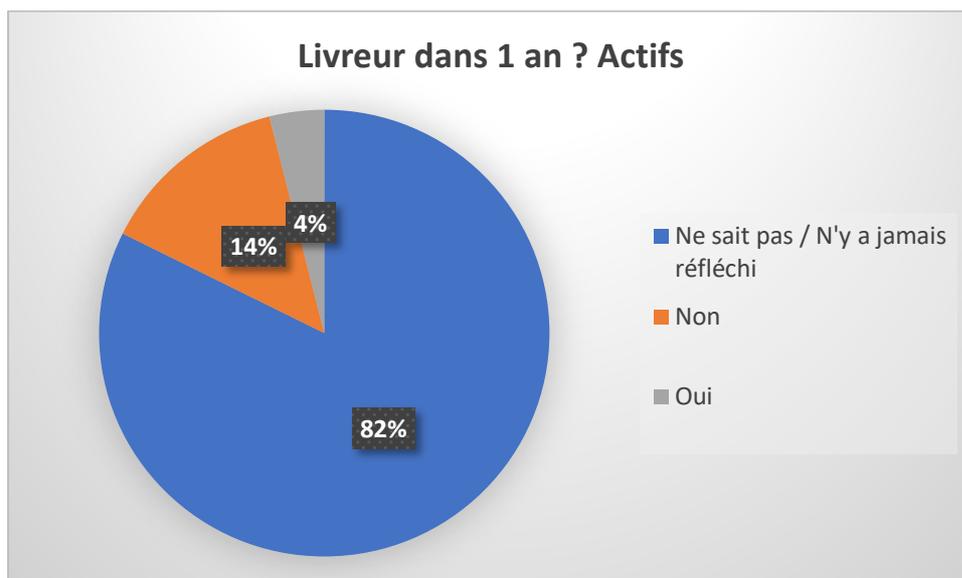
Livreurs à plein temps



Étudiants



Actifs

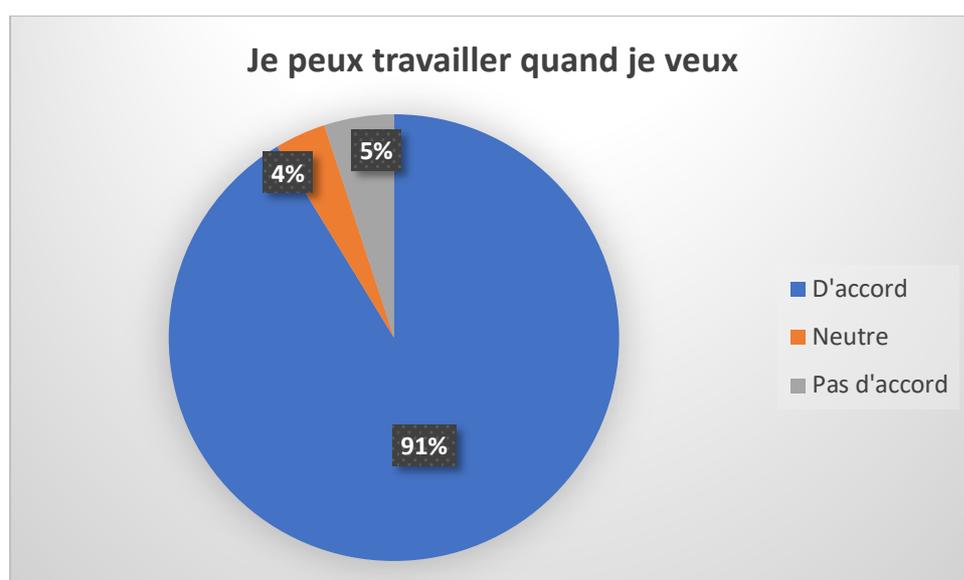


QUESTIONS D'OPINION

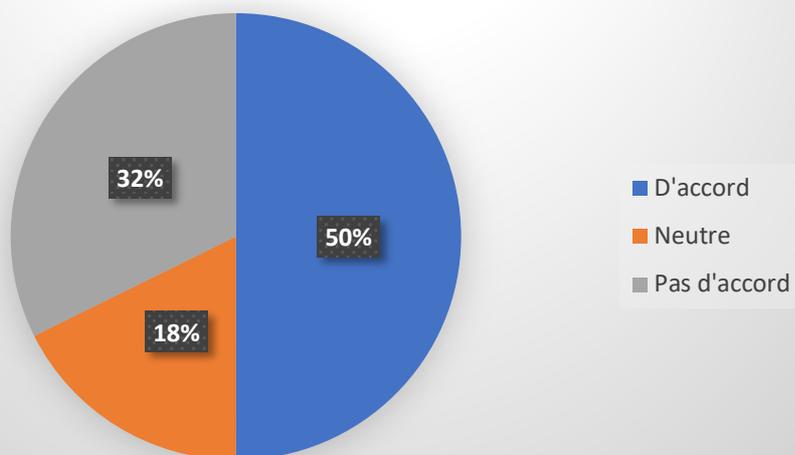
L'analyse des questions d'opinion montre que l'activité de livreur est associée à une certaine souplesse d'organisation et à une certaine liberté. 91% des répondants déclarent qu'ils peuvent travailler quand ils veulent, ce qui contraste quand même avec les réponses montrant l'intensité en nombre de jours hebdomadaires et d'heures de travail quotidienne... Par ailleurs 80% des livreurs interrogés apprécient d'être leur propre patron.

Toutefois, les contreparties négatives sont nombreuses. Elles concernent d'une part la rémunération, dont la satisfaction est appréciée au travers de deux questions. La rémunération est ainsi jugée insuffisante par 62% des enquêtés, sans différence notable entre les 3 catégories. Par ailleurs, la moitié des répondants se déclarent insatisfaits de leur rémunération, les plus insatisfaits étant ceux qui exercent à plein temps (52% de mécontents). L'une des raisons avancées concerne le trop grand nombre de livreurs au regard de l'activité : ainsi 53% des répondants considèrent qu'ils sont trop nombreux, mais dans le détail seulement 18% des étudiants sont d'accord avec cette proposition, contre 45% des actifs et, surtout, 60% de ceux qui exercent à temps plein.

Les autres problèmes identifiés par notre enquête concernent, dans l'ordre, les conditions météo (83% de réponses positives), les accidents ou risques d'accidents (79%), les horaires (75%), les relations avec les restaurants ou les clients (56%), la difficulté physique du métier (55%) et, en dernière position, les relations avec les plateformes (44%).

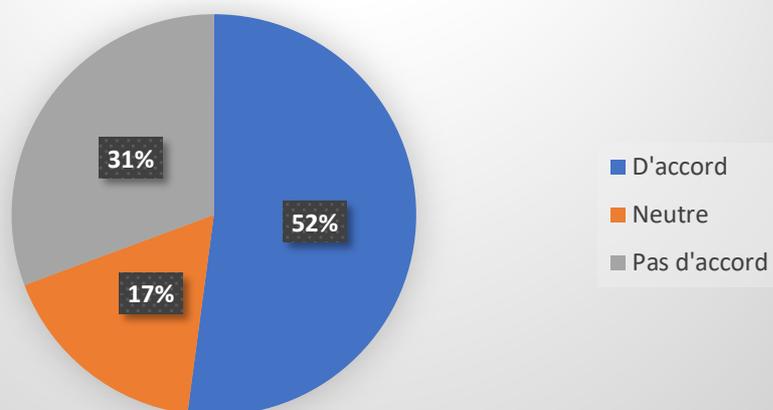


Je suis satisfait de mon salaire

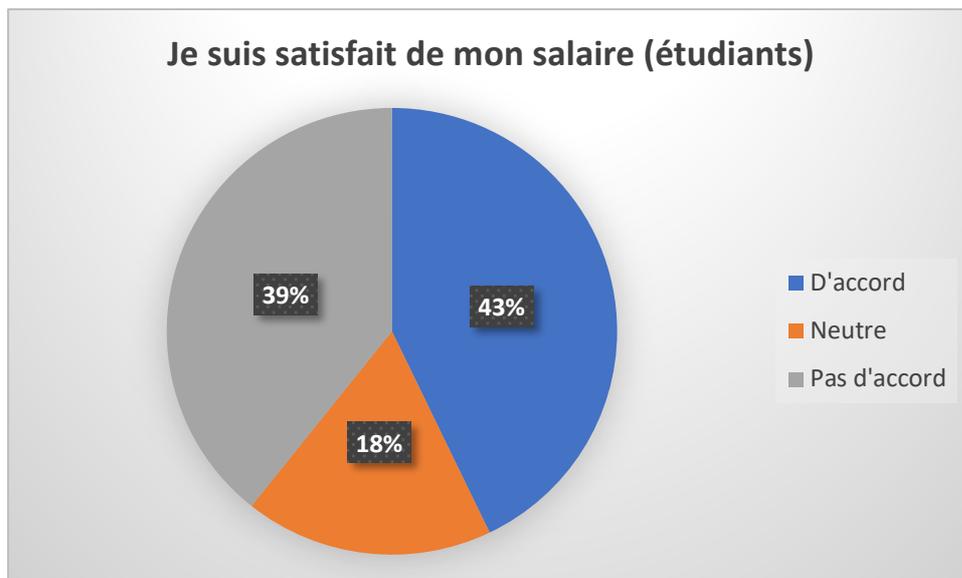


Livreurs à plein temps

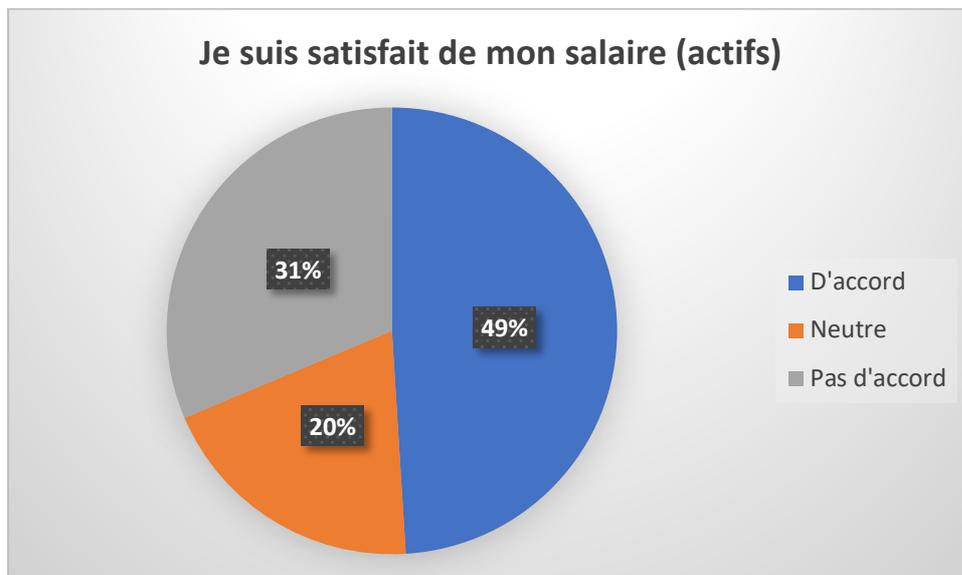
Je suis satisfait de mon salaire (livreurs à plein temps)



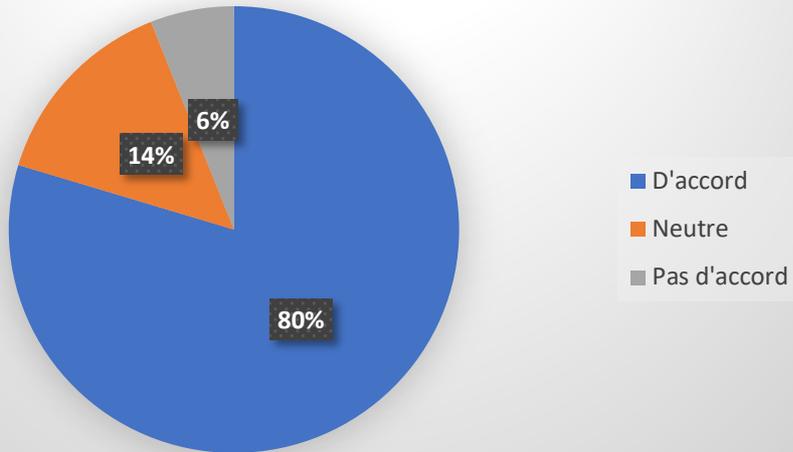
Étudiants



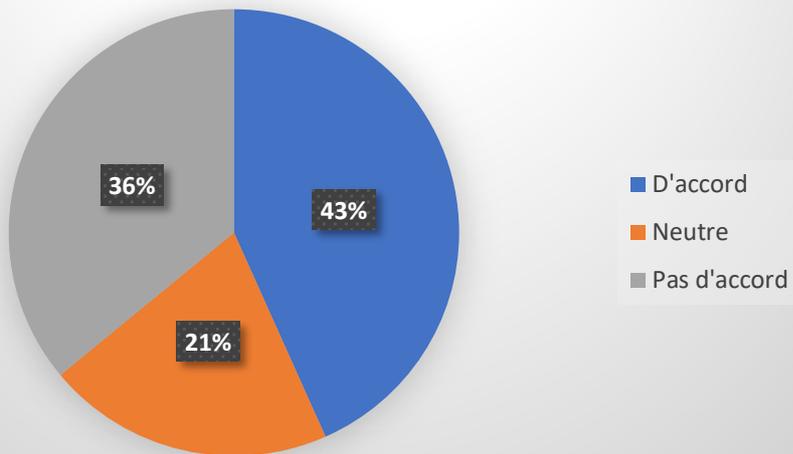
Actifs



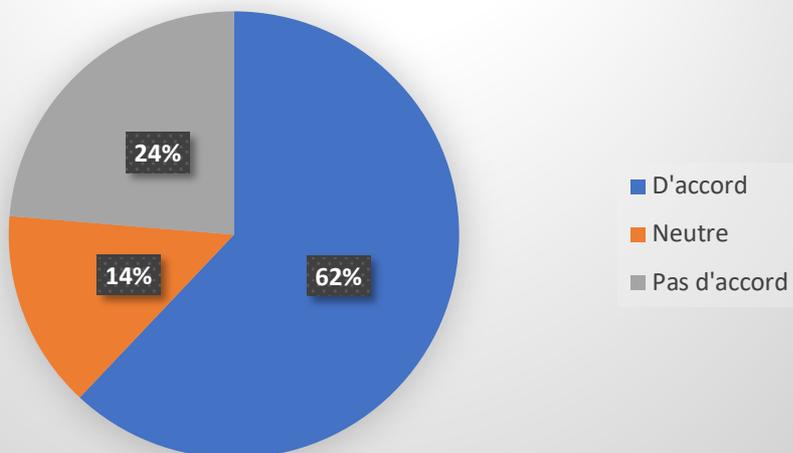
J'aime être mon propre patron



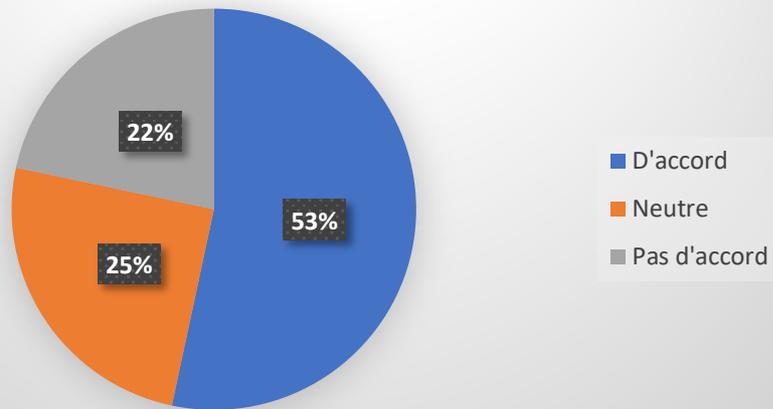
Je n'arrive pas à trouver d'autre travail



Revenu insuffisant

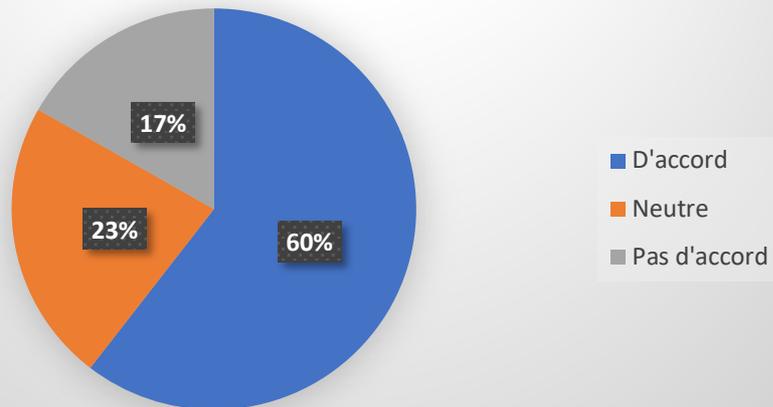


Trop de livreurs sur le marché / pas assez de travail

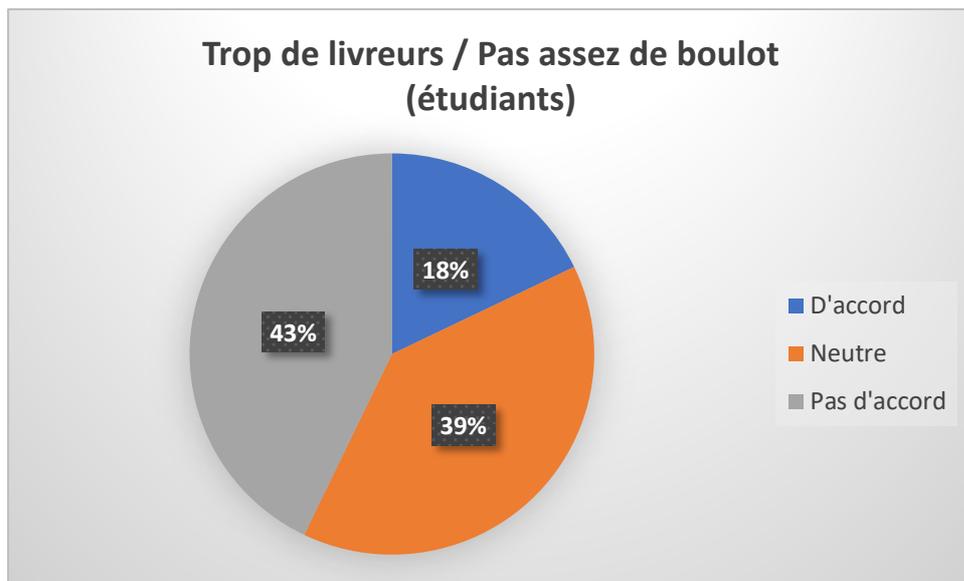


Livreurs à plein temps :

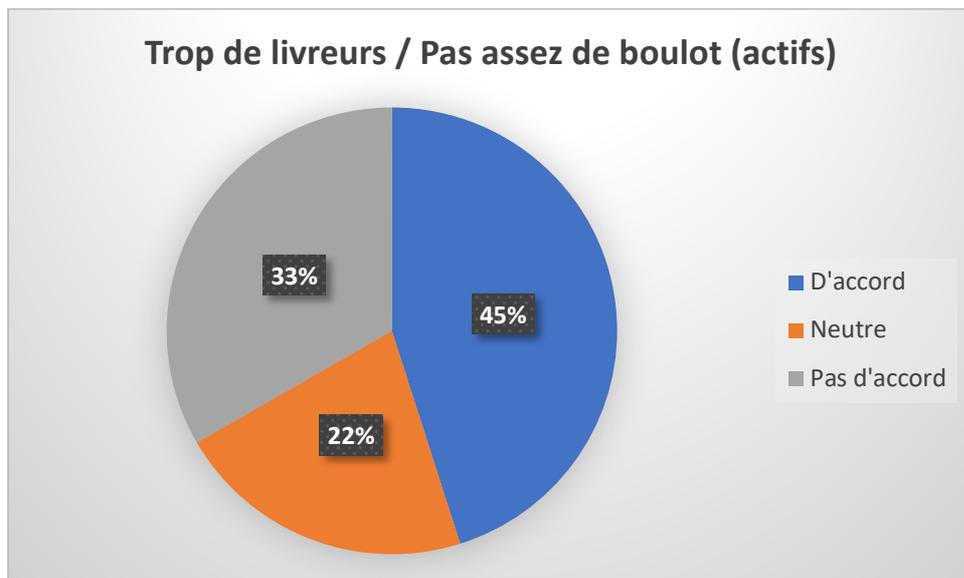
Trop de livreurs / Pas assez de boulot (livreurs à plein temps)



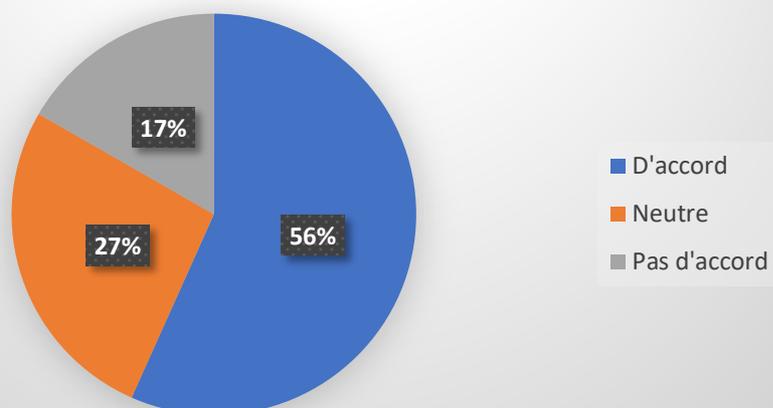
Étudiants :



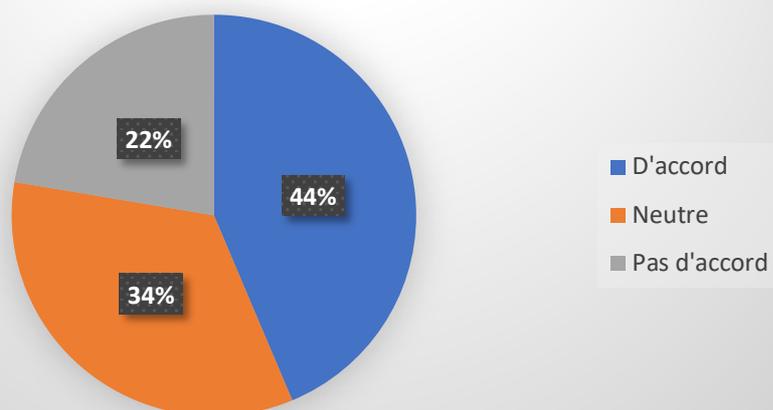
Actifs :



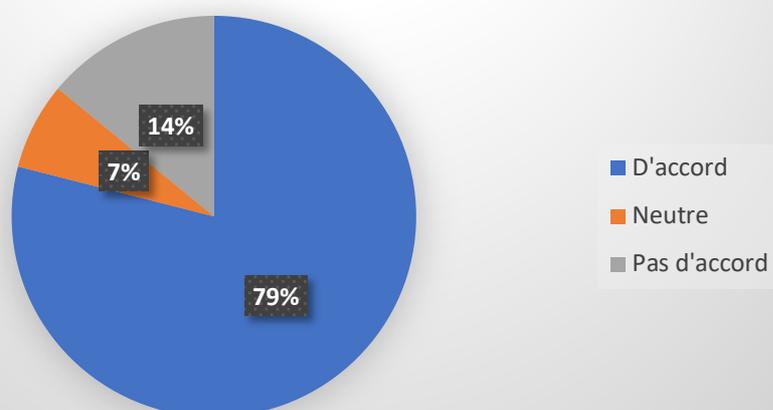
Je n'aime pas les relations avec les clients ou les restaurateurs



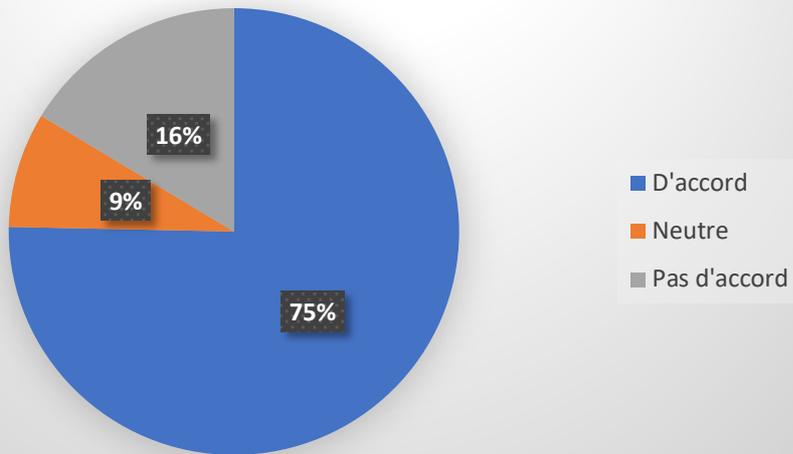
Je n'aime pas les relations avec la (les) plateforme(s)



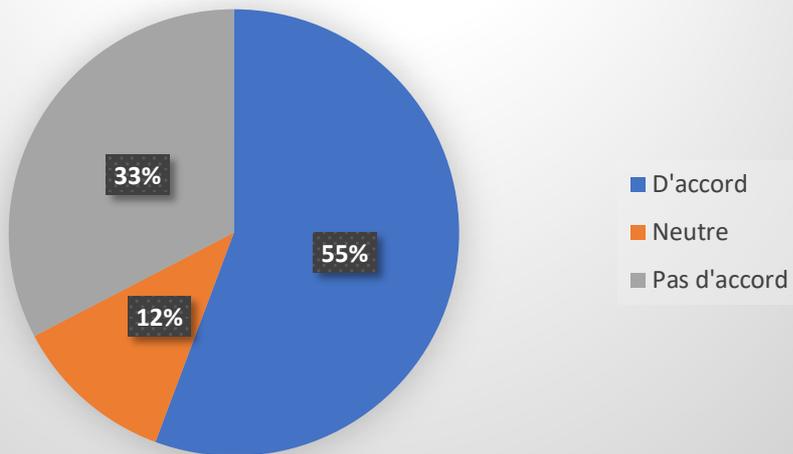
Je n'aime pas l'insécurité routière / les risques d'accidents



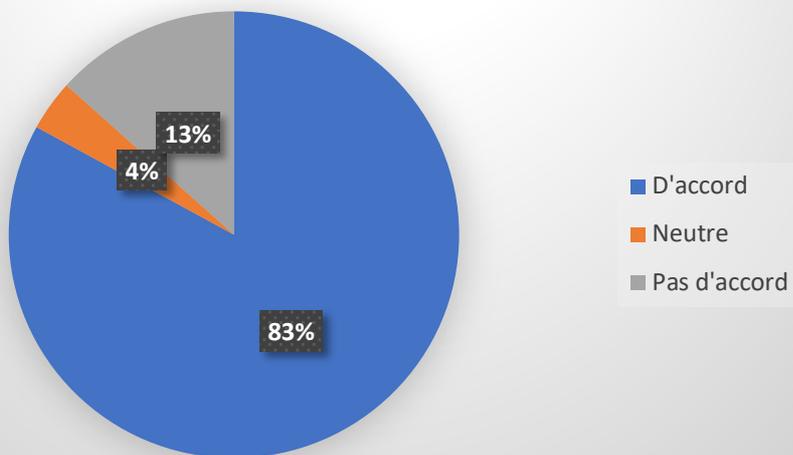
Je n'aime pas les horaires difficiles

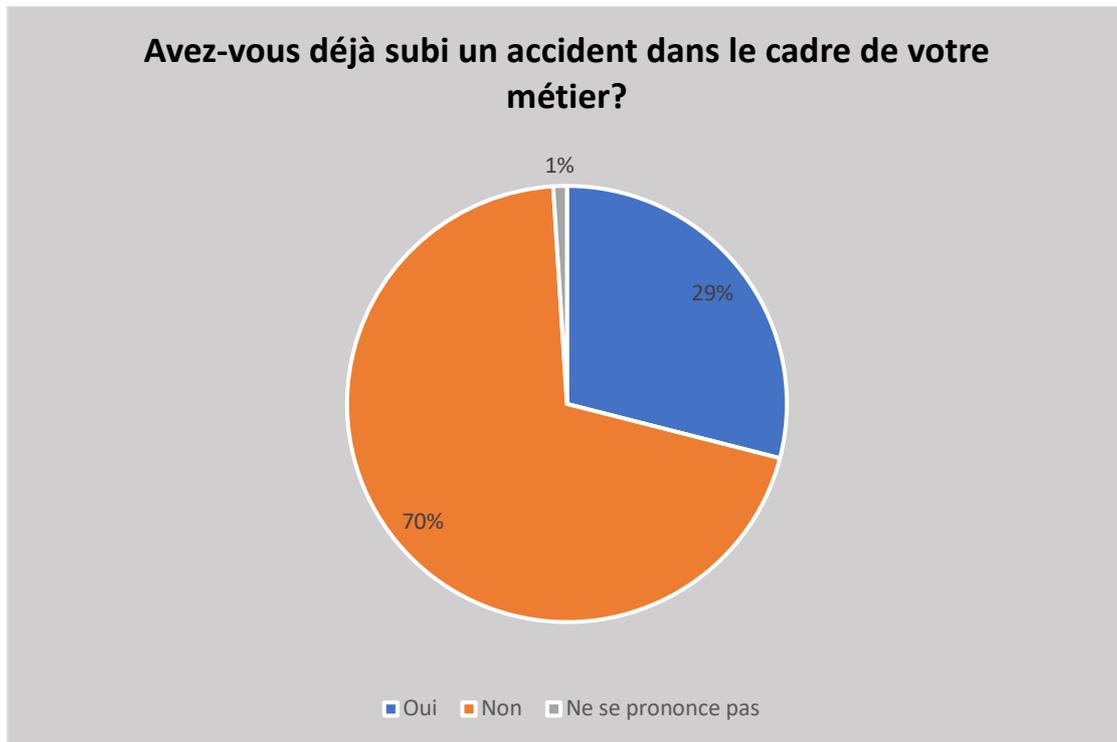


Je n'aime pas la difficulté physique du métier



Je n'aime pas les conditions météo difficiles

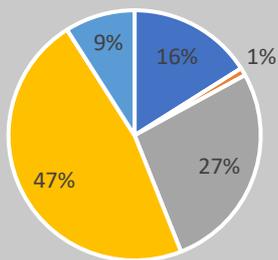




Un peu plus du quart (29%) des répondants déclarent avoir déjà subi au moins un accident dans le cadre de leur activité de livraison. Mais dans la majorité des cas (55%), aucune démarche n'a été entreprise. Seuls 27% des livreurs ont fait une déclaration à leur assurance, et 16% un constat à la police. Et seuls 10% sont allés consulter (médecin, pharmacien), laissant supposer une faible gravité des accidents dans l'immense majorité des cas.

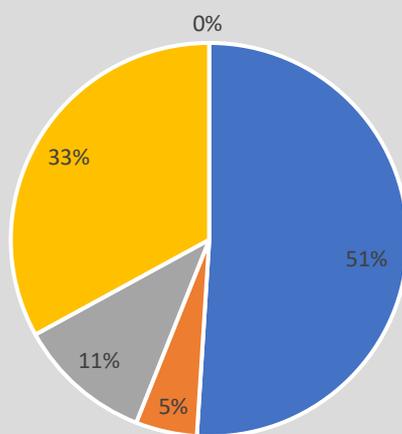
Les utilisateurs de deux-roues (pour leurs livraisons) sont sur-représentés dans la population des livreurs ayant déjà eu au moins un accident : ils sont 51%, alors qu'ils ne représentent que 37% des répondants.

Cet accident a-t-il donné lieu à...



- Constat par la police
- Consultation chez un médecin / pharmacien
- Déclaration à votre assurance
- Rien de tout ça
- Une prise en charge médicale d'urgence (médecin, hôpital)

Proportion d'accidents par mode de transport utilisé pour la livraison



- Deux-roues motorisé
- Vélo électrique personnel
- Vélo libre-service
- Vélo mécanique personnel
- Voiture personnelle

LES LIVREURS A VELO

Cette dernière partie donne quelques éléments de comparaison entre ceux qui utilisent un vélo personnel (mécanique ou électrique) et ceux qui utilisent un vélo en libre-service. Notre enquête montre, en effet, des différences intéressantes entre ces deux sous-populations de livreurs. Ces résultats renseignent aussi sur des usages des vélos en libre-service (VLS) encore peu documentés, contrairement aux usages de loisir ou sur le trajet domicile-travail ou domicile-études.

S'agissant du profil, les usagers de VLS sont particulièrement jeunes : 37% ont moins de 25 ans, soit environ 10 points de plus que pour les autres livreurs à vélo et que l'ensemble de la population enquêtée. 45% vivent seul et sans enfant, contre 25% pour les autres livreurs à vélo et 29% pour la population générale. Les livreurs en VLS sont également moins diplômés : 47%, contre 42% pour les autres livreurs à vélo et 39% pour le reste de l'échantillon.

Ceux qui livrent en VLS se caractérisent également par une très faible ancienneté dans l'activité : ainsi, 29% sont travaillant dans la livraison instantanée depuis moins de 3 mois, contre 17% pour l'ensemble de l'échantillon, et 20% pour les autres livreurs à vélo. En raison probablement de cette faible ancienneté, 78% des livreurs en VLS pensent être encore livreur dans 3 mois, contre 65% pour l'ensemble de l'échantillon et 55% pour les autres livreurs à vélo.

Les livreurs opérant avec un VLS sont un peu plus souvent livreurs à temps plein : 78%, contre 69% pour les autres livreurs à vélo, et 72% pour la population générale des livreurs enquêtés. Par ailleurs, les livreurs en VLS qui ne sont pas à temps plein sont à 88% des étudiants, contre 38% pour les autres livreurs à vélo et 42% pour l'échantillon général. Autrement dit, il n'y a quasiment pas d'actif ayant un autre emploi parmi les livreurs opérant avec un VLS.