

Logistique. Mieux connaître les livreurs des plateformes numériques dans les grandes villes



Mis à jour le 16 septembre 2020

Le livreur parisien est un jeune homme, étranger, peu diplômé et auto-entrepreneur. Un statut de travailleur indépendant considéré comme fictif par la Cour de cassation si la plateforme garde le pouvoir effectif sur la prestation. Mais la requalification massive des livreurs en salariés n'est pas pour demain...

Par **Laetitia Dablanc** (<https://www.ville-rail-transports.com/wp-content/uploads/2020/06/laetitia-dablanc-universit-gustave-eiffel-chaire-logistics-city.jpg>)

Ces dernières semaines ont vu Amazon au Royaume-Uni se rapprocher de Deliveroo, l'américain Grubhub acquis par Just Eat-Takeaway pour sept milliards de dollars, son concurrent Postmates acheté par Uber et Meituan en Chine revendiquer un million de livreurs free-lance par jour : les nouveaux services de livraison urbaine intermédiés par des plateformes numériques sont dorénavant des acteurs majeurs. La crise sanitaire et le confinement ont renforcé leur présence (en avril 2020, UberEats a accru son chiffre d'affaires de 89% dans le monde). Il est temps de s'interroger sur l'impact que cette offre de « livraison instantanée » a sur les grandes villes, son terrain d'action privilégié.

En France, se créent plus de 4 000 microentreprises de livraison express par mois¹, mais on sait peu de choses de ces nouveaux livreurs : qui exerce ce métier, quelles sont les conditions de travail ? Une enquête récente² apporte des éléments d'information sur ceux qui exercent à Paris. Elle porte sur les caractéristiques, le statut ainsi que les conditions de travail. 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. 300 d'entre eux ont été interrogés en face-à-face, via des rencontres aléatoires dans plusieurs lieux de l'Est parisien, d'attente de course, de sociabilité (Place de la République, Place de la Nation) ou à la sortie des restaurants dans l'attente d'une commande. Cette enquête faisait suite à deux précédentes, sur les mêmes terrains, l'une en 2016, l'autre en 2018.

Ce qui frappe le plus depuis 2016 est que la catégorie des livreurs à plein-temps a fortement augmenté (73 % d'entre eux dorénavant), au détriment essentiellement de celle des étudiants. Le profil type du livreur parisien d'aujourd'hui est donc celui d'un jeune homme (seulement 2 % de femmes), étranger (86 % des enquêtés), peu diplômé (39 % n'ont pas de diplôme, 9 % ont le brevet) et autoentrepreneur (la part des salariés est négligeable). Les moyens de transport que les livreurs utilisent ont fortement évolué depuis quatre ans. Par l'usage croissant des scooters déjà. En 2020, 31 % utilisent un scooter. Or le code des transports impose, pour toute utilisation de véhicule motorisé, y compris à deux-roues, une licence de transport de marchandises. Les livreurs que nous avons interrogés, dans l'immense majorité des cas, ne l'ont pas, ce qui se comprend d'ailleurs tant cette licence est mal adaptée à l'activité d'une microentreprise de livraison à scooter : l'immobilisation financière imposée, par exemple, est de 1 800 € par véhicule. Une autre information intéressante de l'enquête est le taux élevé, et nouveau, d'utilisation du Vélib' (16 % des livreurs) et du vélo électrique personnel (10 %). Remarquons également que 26 % des livreurs viennent travailler en transport en commun, dont plus de la moitié avec leur vélo, ce qui est souvent périlleux. Sur les conditions de l'exercice de leur métier, ils se plaignent des rémunérations et 57 % pensent qu'il y a trop de livreurs sur le marché et pas assez de travail. Une très grande proportion d'entre eux (79 %) pense qu'il y a une forte insécurité routière et 29 % indiquent qu'ils ont déjà eu un accident, alors que 39 % déclarent qu'ils n'ont pas d'assurance. 54 % ne se voient plus livreur dans trois mois, ce qui correspond bien à l'important turn-over connu pour ces services.

L'un des résultats les plus notables de l'enquête est le taux de 37 % de livreurs qui utilisent un compte en partage. Cette question est sensible. En effet, cette pratique qui consiste à utiliser le compte de quelqu'un d'autre est strictement encadrée. 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 autoentrepreneuses, elle est illégale. Nombre de ces sous-traitants sont des migrants sans papiers.

En conclusion, depuis qu'ils ont été héros du quotidien pendant le confinement, les livreurs des plateformes sont plus visibles et mieux reconnus. Mais leurs conditions de travail n'ont pas beaucoup évolué et la hausse rapide actuelle du chômage joue contre eux : le nombre de livreurs Uber Eats aurait augmenté de 20 à 30 % à Tokyo suite à la crise sanitaire³, pour une demande qui a progressé moins vite, réduisant le nombre de courses et donc les revenus de chaque livreur. Il faudra attendre un peu pour avoir des chiffres fiables en France, mais on peut craindre le même phénomène. C'est du côté des juges qu'il faut se tourner pour voir une évolution rapide et potentiellement riche de conséquences sur les livreurs autoentrepreneurs. En France, la Cour de cassation, par un arrêt du 4 mars 2020, a estimé que le statut de travailleur indépendant était fictif si la plateforme gardait le pouvoir de donner des ordres, d'en contrôler l'exécution et de sanctionner les manquements. Le parquet de Milan, le 27 mai 2020, a placé Uber Italie sous contrôle judiciaire après avoir ouvert un dossier sur l'exploitation présumée de milliers de livreurs. Suite à une décision de la cour suprême de l'Etat de Californie en 2018, ce dernier a voté la loi AB5 qui considère qu'un sous-traitant qui travaille sur le cœur de métier d'un donneur d'ordre est en fait un salarié. L'exemple californien montre cependant que la requalification massive des livreurs en salariés n'est pas pour demain : ils ne le souhaitent pas tous, loin de là, et, de leur côté, les plateformes s'adaptent aux nouveaux cadres en reformulant par exemple leurs algorithmes. Sur ces sujets, le débat en France ne fait que commencer.

¹ ***J'utilise en première approximation les données Insee de l'activité « poste et courrier hors service universel », code NAF 5320Z, chiffres 2019.***

² ***Disponible sur <https://cutt.ly/1fdnnNU>***

³ ***Chiffres mentionnés dans un article du journal japonais Toyo Keizai du 27 juin 2020.***