



Être livreur à vélo : passion ou exploitation ?

- Synthèse -

2021

AKL-RUELLE, Julie, CANCE, Pierre-Emmanuel, DELAPORTE, Léa, HARDUIN, Damien, LAIRÉ, Ségolène, sous la direction de Juliette Maulat

Atelier professionnel Master 2 Urbanisme et Aménagement, Paris 1 Panthéon-Sorbonne,
pour le Forum Vies Mobiles



Être livreur à vélo : passion ou exploitation ?

Dans un contexte d'ubérisation de l'économie et d'évolution des pratiques de consommation, la livraison instantanée de repas à domicile s'est considérablement développée ces dernières années. Avec la crise sanitaire, qui a encore amplifié le recours des restaurateurs et des clients à ce service, de nombreux livreurs à la recherche d'un revenu facile d'accès et d'une activité autonome et flexible sont entrés dans la course. Désormais, les plateformes numériques de livraison instantanée de repas comme Uber Eats ou Deliveroo travaillent avec plus d'une dizaine de milliers de livreurs en France. Ils sont ainsi devenus des acteurs incontournables de la logistique urbaine. Mais à quel prix ? Quelle est l'acceptabilité sociale et la durabilité de ce modèle ?

La liberté et l'autonomie affichées par les plateformes pour attirer des livreurs sont-elles réelles ? Quel rôle jouent les livreurs dans ce modèle et dans quelles conditions travaillent-ils ? Qui sont les livreurs à vélo et comment vivent-ils ce métier mobile ? Être livreur à vélo aujourd'hui, passion ou exploitation ?

Pour répondre à ces questions, le Forum Vies Mobiles a demandé à un groupe d'étudiants de l'Université Paris 1 de mener l'enquête. Ils ont conduit 53 entretiens approfondis auprès de livreurs travaillant dans le centre de Paris et en grande couronne (Mantes-la-Jolie), ainsi que des observations et un focus group afin de proposer une série de mesures pour répondre aux problèmes identifiés.

1. De l'étudiant au migrant : vers une précarisation des livreurs

Avec l'essor du numérique et d'internet, les modes de consommations ont connu une mutation de grande ampleur, grâce, notamment, au développement du e-commerce et des plateformes de livraisons qui ont contribué à modifier profondément la logistique urbaine. Dans ce contexte, le secteur de l'alimentation, bien loin d'avoir échappé à ces transformations, est partie prenante de l'ubérisation de la société, avec, en particulier, la montée en puissance de la plateformes de la livraison de repas et, pour ce faire, le recours à des livreurs majoritairement recrutés sous le statut de micro-entrepreneur.

« Découvrez votre ville tout en livrant à vélo et ce, quand vous le voulez - pour une heure, un weekend, ou tout au long de la semaine ».

Uber Eats

Dans les débuts, le métier était attractif pour des livreurs relativement peu nombreux, majoritairement des jeunes Français étudiants, qui appréciaient de pouvoir mettre leur goût pour le vélo au service d'une activité autonome, aux horaires flexibles, bien rémunérée et en extérieur. Une activité souvent exercée à temps partiel pour obtenir un revenu d'appoint.

Les plateformes cherchaient à cette époque à recruter des livreurs encore peu nombreux en mettant en avant ces différents avantages et en agrémentant le métier d'événements conviviaux.

« Je trouve qu'il y a un sentiment de liberté qui est assez important dans le travail de livreur, le fait de dire que tu travailles, que tu fais ce qui te plaît, le fait de se déplacer dans la ville, c'est cool. »

Nicolas, 23 ans, Français, étudiant, ancien livreur pendant 6 mois en 2018, travaillait environ 6 heures/semaine pour Frichti, en vélo mécanique, à Copenhague puis Paris, catégorie « étudiant », 21/01/2021

Le statut d'autoentrepreneur permet aux plateformes d'externaliser les contraintes de l'entreprise qui sont dorénavant portées par les travailleurs et ce, sans contreparties sous forme de protections socio-économiques pour ces derniers. Si dans un premier temps, cela a pu être compensé par les rémunérations relativement élevées fixées par les plateformes, petit à petit, ces dernières ont diminué. Par exemple, en février 2020, les livreurs Uber Eats touchaient en moyenne 9,9 euros brut par heure, contre 8,7 en septembre ; par comparaison, le SMIC horaire est de 10,15 euros bruts en France. Certaines plateformes (Deliveroo en 2017) sont même passées d'une rémunération à l'heure à une rémunération à la course et au kilomètre parcouru. Avant cette mesure, les livreurs étaient payés 7,5 euros de l'heure et touchaient entre 2 et 4 euros par course chez Deliveroo. Désormais, le livreur Deliveroo est payé 2 euros à la récupération de la commande, 1 euro à la livraison et un complément suivant la distance qu'il a parcourue.

Figure 1 : Un livreur en Vélip' rue de la Harpe (5e arrondissement)



Source : Akl-Ruelle Julie, Cance Pierre-Emmanuel, Delaporte Léa, Harduin Damien, Lairé Ségolène pour FVM 2021

La rémunération à la course s'inscrit une économie à la tâche. Cela implique que le temps d'attente n'est plus rémunéré, alors même que les livreurs passent parfois davantage de temps à attendre des commandes qu'à livrer. En conséquence, pour

dégager un revenu suffisant, les livreurs subissent une pression pour aller le plus vite possible, afin de faire plus de courses et/ou de parcourir de plus longues distances. Ainsi, l'évolution de la rémunération a conduit à une dégradation des conditions de travail.

Si les plateformes peuvent se permettre de faire évoluer leur politique ainsi et de se désengager des efforts déployés pour rendre le métier attractif, c'est que les livreurs travaillant pour elles sont aujourd'hui beaucoup plus nombreux que dans les débuts et pour beaucoup, très dépendants du revenu qu'ils tirent de cette activité.

Beaucoup sont entrés dans la course du fait d'une perte d'emploi. Cela a été amplifié par la crise sanitaire, qui s'est accompagnée de nombreuses suppressions d'emplois d'une part, d'une hausse de la demande de livraison à domicile d'autre part.

« Et je travaille aussi dans les restaurants et avec le Covid et tout, les restaurants ils perdaient beaucoup de bénéfices et donc je pouvais plus travailler avec eux. Il fallait que je trouve une solution pour travailler et c'est ça la solution, je suis livreur maintenant. »

Ali, 26 ans, Algérien, étudiant, livreur depuis 7 mois, travaille en moyenne 70h/semaine pour Uber Eats, en scooter, à Mantes-la-Jolie, catégorie « forçat », 25/01/2021

Cela a conduit à une diversification des profils des livreurs, de plus en plus précaires, au développement de la concurrence entre les livreurs et même, à une sous-traitance entre livreurs pouvant aller jusqu'à l'exploitation.

En effet, de nombreuses personnes précaires, migrantes, parfois sans papiers, se sont saisies de cette activité relativement facilement accessible : pas ou peu de sélection à l'embauche, pas besoin de formation particulière.

Alors que dans les débuts, les livreurs étaient majoritairement des étudiants en recherche

d'un revenu d'appoint, ce sont aujourd'hui les professionnels n'ayant pas d'autre choix que de travailler comme livreur à temps plein qui sont majoritaires.

Des livreurs aux profils hétérogènes

Bien qu'hétérogènes, les profils des 53 livreurs enquêtés présentent quelques similitudes. Les livreurs sont presque exclusivement des hommes (50/53), de moins de trente ans (l'âge médian étant de 25 ans) travaillant à temps plein dans la livraison depuis un an ou moins (29/53). L'échantillon comporte une majorité de Français (30/53) et une part égale d'individus n'ayant pas fait d'études supérieures (26/53) et en ayant fait (27/53 ont un bac +1 ou plus).

L'analyse de leur profil et de leurs conditions de travail a permis de distinguer six profils, en fonction des conditions de travail plus ou moins difficiles, du nombre d'heures travaillées, du cumul de plusieurs activités, ou encore de la structure pour laquelle le livreur travaille (plateforme ou entreprise de coursiers) :

- **Les « forçats »** (18/53) : ce sont des mono-actifs travaillant plus de quarante heures (avec une moyenne de cinquante-sept heures par semaine), le plus souvent sept jours sur sept, pour des plateformes de livraison. Ces livreurs sont presque tous étrangers et sont les individus les plus précaires de l'échantillon.
- **Les « étudiants »** (10/53) : ces livreurs travaillent en moyenne quatorze heures par semaine, majoritairement le soir et le week-end, en s'adaptant à leur emploi du temps d'étudiant. Le nombre d'heures travaillées est donc très fluctuant.
- **Les « actifs »** (8/53) : ils travaillent en moyenne trente-cinq heures par semaine en prenant deux jours de pause, et la

livraison est leur unique source de revenu. La majorité sont des Français.

- **Les « cumulants »** (7/53) : ils livrent à temps partiel, en cumul d'une autre activité professionnelle. La plupart consacrent au moins trente heures par semaine à la livraison, principalement lors des créneaux du soir.
- **Les « coursiers »** (7/53) : ils travaillent pour des entreprises de livraison à vélo, coopératives ou non, en moyenne trente-cinq heures par semaine. Ils sont tous de nationalité française et ont un niveau de diplôme et une ancienneté dans le métier supérieurs à la moyenne des enquêtés.
- **Les « intermittents »** (3/53) : ils travaillent une vingtaine d'heures par semaine et la livraison est leur seule activité.

Figure 2 : Le livreur Paul appartenant à la catégorie des « coursiers »



Source : Akl-Ruelle Julie, Cance Pierre-Emmanuel, Delaporte Léa, Harduin Damien, Lairé Ségolène pour FVM 2021

Figure 3 : Le livreur Ali appartenant à la catégorie des « forçats »



Source : Akl-Ruelle Julie, Cance Pierre-Emmanuel, Delaporte Léa, Harduin Damien, Lairé Ségolène pour FVM 2021

2. Les conditions d'exercice d'un métier sous pression

Le quotidien des livreurs : un métier aléatoire

Le quotidien des livreurs est marqué par certains traits communs : train de vie intense, travail dans les zones dites attractives... Néanmoins, on observe une forte variabilité dans le déroulement de la journée type d'un livreur, en ce qui concerne le nombre de courses en une journée ou les distances parcourues. En effet, le nombre de courses attribuées aux livreurs dépend de multiples critères (du lieu, de l'heure, ou bien de la météo), ce qui génère une activité aléatoire, donc des revenus caractérisés par leur instabilité, entre les jours, les semaines et les mois. Ces revenus dépendent également fortement des types de véhicules utilisés.

Figure 4 : Le livreur Toufik appartenant à la catégorie des « forçats »



Source : Akl-Ruelle Julie, Cance Pierre-Emmanuel, Delaporte Léa, Harduin Damien, Lairé Ségolène pour FVM 2021

Une injonction à la vitesse qui pousse à la prise de risque, à l'illégalité et à l'épuisement

Par essence, le livreur est très mobile : les livreurs sillonnent la ville toute la journée, ils traversent et parcourent des artères plus ou moins importantes et peuvent aller jusqu'à emprunter des routes départementales ou des autoroutes pour répondre à l'injonction à la

vitesse de la part des plateformes qui les poussent à aller le plus vite possible, notamment par des systèmes de récompense des livreurs les plus efficaces et de sanction des moins rapides. Cette injonction à la vitesse pousse ainsi les livreurs à l'illégalité en les amenant à enfreindre le Code de la Route (limitations de vitesse, respect des feux, etc.) et à se mettre en danger.

Les livreurs enquêtés roulent entre 40 et 120 km par jour. Les livraisons à effectuer sont variables en termes de distance. Les plus longues courses dépassent le plus souvent les dix kilomètres.

« En vélo j'avais calculé je me souviens je faisais trois fois et demie à peu près le tour du périph. Je faisais à peu près cent kilomètres par jour. »

Charles, 28 ans, Français, livreur depuis 4 ans, travaille en moyenne 35h/semaine pour Deliveroo en scooter, à Paris rive gauche, catégorie « actif », 02/02/2021

En grande couronne, il est plus fréquent de devoir parcourir de grandes distances pour livrer, du fait des nombreuses communes couvertes par les plateformes de livraison, à dominante résidentielle et ne disposant pas de restaurants. Ces distances importantes sont une source de fatigue supplémentaire pour les livreurs roulant à vélo. Ils s'adaptent donc et choisissent parfois de multiplier les modes de transport pour pouvoir accomplir une course. une forte injonction à la vitesse

« Et des fois l'application elle te dit que de 18h30 à 21h30 si tu fais huit courses, t'as dix euros en plus. Ça c'est les primes et quand tu vois ça, t'es obligé de rouler fort, de te mettre en danger pour gagner dix euros. »

Kais, 33 ans, Ivoirien, livreur depuis plus de 2 ans, travaille en moyenne 60h/semaine pour Uber Eats, en scooter, à Mantes-la-Jolie, catégorie « forçat », janvier 2021

Alors que les enquêtés se livrent à une course contre-la-montre au cours de leurs journées de travail, la cohabitation avec d'autres usagers de l'espace public peut être source de tensions, voire de collisions. Le non-respect du code de

la route par les livreurs (emprunter des rues piétonnes, griller des feux rouges...) accroît encore ces risques. En termes de partage de la voirie, les livreurs à vélo roulent sur la route, mais également sur les trottoirs, puisque les espaces cyclables ne sont pas toujours optimisés et sécurisés pour les livreurs.

Le métier de livreur est ainsi un métier qualifié par de nombreux enquêtés de pénible et difficile, du fait de sa forte mobilité et de l'effort physique qu'il demande, en plus d'une grande concentration et d'une résistance face au stress. Sur le plan physique, le fait de rouler toute la journée, parfois dans des quartiers avec du dénivelé, ou en portant des charges lourdes, affecte les livreurs et peut provoquer des séquelles physiques.

« Des jours, je fais le tour de Paris ! [...] quand je rentre chez moi je dors comme ça. J'ai pas mangé, pourtant j'ai faim, j'ai pas pris une douche, je suis KO. »

Toufik, 32 ans, Algérien, livreur depuis 3 ans, travaille en moyenne 70 h/semaine, pour Stuart et Frichti, en vélo mécanique, à Paris rive gauche, catégorie « forçat », 19/01/2021.

Le véhicule des livreurs : un déterminant de leur expérience quotidienne

L'évolution des exigences et des stratégies des plateformes influencent directement les pratiques des livreurs : la rémunération à la course encourage les livreurs à aller plus vite et à parcourir toujours plus de kilomètres pendant leurs heures de travail. De la même manière, les plateformes encouragent les trajets longs en rémunérant à la distance certaines livraisons. Ainsi, elles partent à la conquête des zones périphériques et moins denses en envoyant des livreurs à vélo sur des courses longues et parfois périlleuses puisque les aménagements cyclables sont souvent moins nombreux à mesure que l'on s'éloigne des centres-villes. Bien que « la livraison à vélo » ait été un argument marketing pour

certaines plateformes, les livreurs abandonnent ainsi souvent le vélo mécanique pour un vélo électrique ou un véhicule motorisé, notamment dans les zones périphériques, du fait de la dangerosité ou simplement de la pénibilité de la pratique cycliste, comme dans le cas de Bastien :

« Au début j'ai commencé avec un vélo mécanique, ensuite j'en avais marre donc, je sais que c'est pas légal, mais je fais avec un vélib', un vélib' bleu, ceux qui sont électriques. [...] C'est un peu chiant, mais au niveau de la fatigue et de la rapidité t'explose tout. »

Bastien, 18 ans, Français, étudiant, livreur depuis 8 mois, travaille en moyenne entre 10h et 30h/semaine pour Uber Eats, en Vélib' mécanique et électrique, à Paris et banlieue, catégorie « étudiant », 22/01/2021

L'injonction à la vitesse, la mise en danger et la fatigue physique qui en découlent conduisent ainsi de nombreux livreurs à opter pour le scooter ou la voiture alors que l'usage de ceux-ci pour la livraison n'est autorisé qu'à condition d'avoir une licence spécifique – remettant en question au passage le bilan environnemental positif de la livraison à vélo.

Les livreurs enquêtés utilisent alors des véhicules variés, allant des différents types de vélo (40/53) à la voiture (5/53), en passant par le scooter (13/53). Certains livreurs utilisent plusieurs sortes de véhicules. Leur expérience est très différente suivant le véhicule qu'ils utilisent. Ils acceptent des commandes plus ou moins longues, roulent d'une certaine manière, vont à différentes vitesses suivant qu'ils sont en scooter, en vélo ou en voiture. Ils occupent ainsi différentes places dans la ville. Selon les enquêtés, les usages du vélo mécanique, du Vélib, du Véligo, du vélo électrique, du scooter et de la voiture ont tous des points positifs et des points négatifs. Le choix d'un véhicule fait l'objet d'un calcul en termes de coûts/avantages de la part des livreurs, et des facteurs aussi divers que le prix, la praticité, la rapidité, etc. entrent en compte.

Il est fréquent que les livreurs passent d'un véhicule à l'autre durant leur carrière.

L'étude des différents rapports au vélo observés chez les enquêtés a permis de dresser une typologie prenant en compte leur attrait ou leur rejet pour le vélo et l'utilisation de différents moyens de transport pour livrer et pour se déplacer au quotidien. Six profils ont ainsi été identifiés :

- **Les « coursiers »** (10/53) : ces individus font partie d'une communauté organisée autour de la pratique professionnelle du vélo. Ils ressentent du plaisir à travailler à vélo, et la pratique du vélo est vécue comme un mode de vie à part entière.
- **Les « amateurs de vélo »** (7/53) : ils appréciaient déjà le vélo avant d'être livreurs, ils ont désormais une pratique régulière du vélo dans leur vie quotidienne.
- **Les « convertis au vélo »** (4/53) : avant d'être livreurs, ils pratiquaient rarement – voire jamais – le vélo. Mais au fur et à mesure de leur expérience dans ce métier, ils y ont pris goût.

« Aujourd'hui je n'envisage plus de me déplacer en métro. Voilà c'est l'avantage que j'ai gagné avec ce métier, cette passion peut-être pour le vélo que j'ai pu acquérir. »

Daoud, 30 ans, Tunisien, étudiant, livreur entre 2016 et 2018, travaillait en moyenne 25h/semaine, pour Deliveroo, en vélo mécanique, Paris et petite couronne, catégorie « cumulant », 25/01/2021

- **Les « sportifs modérés »** (8/53) : ces livreurs voient leur métier comme une occasion de faire du sport. Ils apprécient donc de se déplacer à vélo durant leur temps de travail, mais n'ont pas recours au vélo en dehors.
- **Les « fatigués du vélo »** (18/53) : ces livreurs sont lassés du recours au vélo pour livrer. Ils ont donc changé de mode de transport ou souhaitent en changer,

pour passer au vélo électrique, au scooter ou à la voiture.

« Et le vélo c'est la galère ! Bien sûr c'est un sport mais y'a des limites, tu fais pas du sport tous les jours pendant sept heures. »

Ali, 26 ans, Algérien, étudiant, livreur depuis 7 mois, travaille en moyenne 70h/semaine pour Uber Eats, en scooter, à Mantes-la-Jolie, catégorie « forçat », 25/01/2021

- **Les « motorisés »** (6/53) : ces livreurs utilisent un véhicule à moteur depuis le début et ils n'ont pas envie de passer au vélo à cause du froid, des intempéries, des risques d'accident et de la pénibilité physique liée à ce mode de déplacement.

La majorité des « fatigués du vélo » sont aussi des « forçats », ce qui amène à penser que le goût pour la pratique du vélo découle en partie des conditions de travail, et que le fait de travailler plus de 35 heures par semaine rend le métier trop pénible pour être exercé à vélo.

Un métier psychologiquement éprouvant

Ce métier très prenant a des conséquences sur la vie personnelle des livreurs : très chronophage, il laisse peu de place aux loisirs pour les livreurs dont c'est l'activité principale. Il est ainsi source de pression mentale.

Le quotidien des livreurs travaillant pour des plateformes est également rendu plus pénible par l'absence de relations entre l'entreprise et le livreur, qui reçoit des ordres d'un algorithme. À la déshumanisation du travail s'ajoute l'opacité de l'algorithme, de son fonctionnement, des modes de rémunération que les livreurs peinent à comprendre, rendant le travail incertain au quotidien. La pénibilité physique du métier s'accompagne donc de conditions de travail psychologiquement difficiles. Ces difficultés sont amplifiées par le climat de concurrence entre les livreurs, qui peut s'inscrire en tension avec les solidarités qui existent au sein du métier. La dévalorisation sociale des livreurs, que

reflètent le manque de considération de certains restaurateurs et clients, ajoute encore à la difficulté psychologique du métier.

L'attente : un moment de tension pour les livreurs

L'attente des courses et des commandes est inhérente au métier de livreur. L'attente est une source d'inconfort, puisque les livreurs ne disposent pas de lieu dédié pour aller aux toilettes, se reposer, se mettre à l'abri des intempéries. Elle est également une source de stress, puisqu'elle n'est pas rémunérée dans la plupart des cas. Les livreurs développent alors deux stratégies principales lors de ces moments. Certains restent statiques, à proximité de restaurants réputés pour recevoir de nombreuses commandes, le plus souvent des grandes chaînes de fastfood. D'autres roulent dans l'espoir de se rapprocher de zones davantage pourvues en restaurants et en clients potentiels. Se déplacer lors de l'attente entre deux courses peut également être justifié par le froid ou par l'envie de rejoindre des connaissances à d'autres endroits de la ville. Si elle est pénible, l'attente est cependant pour certains livreurs un moment de sociabilité important, l'occasion de se retrouver entre collègues et d'échanger.

Figure 5 : Un livreur qui attend sur un banc Place de la République, à proximité directe des fast food



Source : Akl-Ruelle Julie, Cance Pierre-Emmanuel, Delaporte Léa, Harduin Damien, Lairé Ségolène pour FVM 2021

3. Les perspectives futures des enquêtés : quitter la livraison ou y rester ?

Les débouchés professionnels du métier de livreur sont très étroits. On observe en effet une quasi-impossibilité pour les livreurs de gravir les échelons au sein des plateformes, et le métier n'apparaît pas comme un tremplin potentiel vers d'autres métiers.

La plupart des enquêtés indiquent qu'ils ne se projettent pas à long terme dans la livraison.

« J'espère rester livreur le moins de temps possible. Je pense que j'en ai au moins pour encore deux mois. [...] J'ai pas envie d'être encore livreur dans six mois. »

Théodore, 24 ans, Français, en recherche d'emploi, livreur depuis 3 mois, travaille en moyenne 35h/semaine pour Uber Eats et Deliveroo, en vélo électrique, à Paris rive gauche, catégorie « actif », 20/01/2021

Cependant, cette activité leur permet d'acquérir des compétences variées : connaissance de la ville, capacité à s'orienter, à optimiser ses trajets, endurance, résistance au stress, entretien d'un vélo, etc.

« Au tout début j'avais mis mon téléphone sur mon cadre donc j'avais vraiment les yeux sur mon téléphone et je le mettais toujours allumé avec le GPS en route. [...] Puis j'ai commencé à m'habituer donc j'ai mis mon téléphone dans ma banane et du coup je regardais moins souvent où je devais aller. »

Amélie, 24 ans, Française, étudiante, livreuse en 2016-2017 puis 2018-2019, travaillait en moyenne 35h/semaine, pour Deliveroo, en vélo mécanique, à Lille, catégorie « active », 23/01/2021

Certains livreurs mettent à profit les compétences acquises en travaillant dans le secteur de la réparation de vélo, qui apparaît alors comme une porte de sortie pour certains passionnés de vélos. D'autres enquêtés semblent désillusionnés et n'ont pas conscience des compétences acquises : pour ces derniers, être livreur n'apprend rien, ils n'y

voient aucun intérêt pour leur future carrière professionnelle.

« T’as pas besoin de qualification, c’est à la portée de tout le monde, faut juste être fort dans la tête. Après, si, le seul avantage c’est tu connais bien la ville mais ça sert à quoi ? Pas grand-chose quoi. »

Bastien, 18 ans, Français, étudiant, livreur depuis 8 mois, travaille en moyenne entre 10h et 30h/semaine pour Uber Eats, en Vélib’ mécanique et électrique, à Paris et sa banlieue, catégorie « étudiant », 22/01/2021

Finalement, certains livreurs de l’échantillon ont connu un parcours ascendant dans ce secteur d’activité et travaillent aujourd’hui en tant que salariés pour une entreprise de coursiers.

4. Repenser le métier et l’aménagement urbain pour en finir avec l’exploitation et la mise en danger des livreurs par les plateformes

Cette enquête amène à proposer des changements radicaux afin que la livraison à vélo ne soit pas une activité qui relève de l’exploitation d’une main-d’œuvre précarisée, mais un métier qui puisse s’exercer dans des conditions de travail acceptables, voire désirables. Les livreurs eux-mêmes ont participé à l’élaboration des recommandations proposées, notamment à l’occasion d’un *focus group* organisé par les étudiants.

La présence des livreurs de repas dans les médias et dans l’espace public invite peu à peu à discuter et à se saisir de la question de la précarisation de milliers de livreurs ne bénéficiant pas des droits inscrits dans le Code du travail. À la fin mars 2021, des discussions et débats commencent à voir le jour en France afin d’améliorer les conditions de travail des livreurs de repas, notamment suite à la publication du rapport Frouin en décembre 2020 qui doit conduire l’ensemble des

partenaires sociaux concernés à réfléchir et à venir à la table des négociations. Ailleurs dans l’Union Européenne, début mars 2021, l’Espagne vient de valider un accord construit avec les syndicats afin de modifier le Code du travail espagnol en introduisant une *« présomption de salariat pour les travailleurs fournissant des services rétribués de livraison [...] à travers une plateforme numérique »* (Bouys, 2021). Ceci permet donc aux livreurs de repas d’accéder aux protections sociales qui jusqu’alors leur étaient refusées. Même si le salariat n’est pas nécessairement le statut souhaité par les livreurs enquêtés, l’Espagne a toutefois le mérite de faire évoluer la loi en prenant en compte les livreurs de repas afin de leur garantir un ensemble de protections sociales tout en ne laissant pas agir les plateformes en toute impunité. Au Royaume-Uni, Uber a récemment décidé d’accorder à ses chauffeurs un statut de « workers » leur permettant de bénéficier d’un salaire minimum et de certains droits (congrés payés). Ce statut est un intermédiaire entre celui d’indépendant et celui de salarié.

Du point de vue des structures employant des livreurs, les coopératives offrent un modèle intéressant, alternatif à celui des plateformes. Après avoir travaillé pour une plateforme de livraison instantanée, certains livreurs ont découvert un modèle où ils pouvaient avoir de meilleures conditions de travail, un revenu garanti à l’heure, du matériel fourni, pour des entreprises livrant des produits variés, autres que des repas. De plus en plus de nouvelles entreprises de ce type voient aujourd’hui le jour, et adoptent souvent un modèle coopératif, à l’image d’Olvo ou des Coursiers Bordelais.

Recommandations :

- ➔ **Créer un statut mixte pour les livreurs, entre salarié et micro-entrepreneur,**

en s'inspirant des expériences britanniques et espagnoles

- ➔ **Améliorer la couverture des dommages matériels et corporels par les assurances**
- ➔ **Encourager le développement de coopératives assurant de meilleures conditions de travail aux livreurs**

À ces évolutions nécessaires s'ajoute également l'importance de se questionner sur la pertinence d'un tel système, qui s'inscrit dans une logique concurrentielle et capitaliste du « toujours moins cher », reposant sur des courses qui ne valent presque rien par rapport au service rendu. Il semble ainsi indispensable que le service rendu par les livreurs soit rémunéré décemment.

Recommandations :

- ➔ **Rémunérer les livreurs à l'heure et prévoir une majoration en cas de mauvaises conditions climatiques**
- ➔ **Limiter l'aire de livraison à 5km autour du livreur et mutualiser les courses au maximum pour permettre un fonctionnement en tournées de livraison**
- ➔ **Internaliser la fourniture d'équipement des livreurs dans les plateformes et les entreprises ou mettre en place, à la charge des plateformes, un système de location de vélo pour les livreurs, adaptés aux charges transportées**

Au-delà du fonctionnement des plateformes et du système de livraison de repas, c'est également l'espace urbain qui doit être repensé. En effet, la place particulière qu'occupent les livreurs à vélo permet de mettre en évidence que la ville est un lieu défavorable aux pratiques de mobilité douce telles que le vélo. Réduire drastiquement la place accordée à la voiture et favoriser les

aménagements à destination de véhicules non-polluants, sur le modèle des politiques publiques urbaines menées dans les pays du Nord de l'Europe notamment, permettrait ainsi de développer de nouvelles formes de logistiques urbaines plus durables, et de repenser la logique du dernier kilomètre.

Recommandations :

- ➔ **Dédier une partie de la voirie au vélo, aussi bien en centre-ville qu'en périphérie, augmenter la largeur des voies cyclables pour permettre la cohabitation de plusieurs vitesses de circulation des cyclistes, en s'inspirant des aménagements cyclables du nord de l'Europe.**
- ➔ **Aménager des haltes dédiées aux livreurs, pour leur permettre de recharger leur téléphone, de remplir leur gourde, de se reposer, de se mettre à l'abri des intempéries, de créer un espace de sociabilité, etc.**
- ➔ **Développer massivement les stationnements cyclables en pied d'immeuble, aussi bien pour les livreurs que pour les résidents.**

5. Quelle durabilité du modèle ?

En conclusion, l'étude amène à s'interroger sur la durabilité et sur la désirabilité du modèle. Si quelques livreurs exercent cette activité par passion du vélo ou par attrait d'une certaine autonomie, il semble bien que les avantages du métier mis en avant par les plateformes soient en grande partie factices et que celles-ci soumettent leurs livreurs à une forme d'exploitation qui ne peut être socialement souhaitable.

De plus, si la livraison à vélo était associée dans les débuts à un argumentaire écologique, les

conditions de travail que font subir les plateformes aux livreurs amènent ces derniers à utiliser de plus en plus les modes motorisés, remettant en question la durabilité environnementale de ce modèle.

Enfin, le modèle n'est toujours pas économiquement rentable. Les revenus liés au paiement des clients ne sont pas suffisants et Uber et Deliveroo continuent de perdre de l'argent (300 millions d'euros en 2020 pour Deliveroo). On peut alors s'interroger sur la pérennité d'un modèle qui semble reposer sur les levées de fonds auprès des investisseurs sans dégager de bénéfices, alors que les entreprises classiques sont rémunérées par leurs clients. Les débuts de la récente entrée en Bourse de Deliveroo ont été un échec : est-ce le signe de la fin possible de ce modèle ?

Méthodologie

L'enquête s'est appuyée sur trois dispositifs méthodologiques : des entretiens semi-directifs, des observations et la réalisation d'un focus groupe. Au total, cinquante-trois entretiens ont été menés sur un intervalle d'un mois et demi, de janvier à mi-février 2021 auprès de différents profils de livreurs (livreurs pour les plateformes telles que Uber Eats, Deliveroo, Stuart, Frichti ; coursiers pour des entreprises de livraison à vélo ; anciens livreurs). Les entretiens ont permis de s'intéresser au parcours personnel et professionnel des individus, à leurs pratiques de mobilités et à la manière dont ils perçoivent la ville et les espaces publics traversés. Ils ont également permis aux livreurs de proposer différentes pistes d'améliorations pour leur métier.

En parallèle, des observations ont été menées sur le terrain, sur le créneau horaire des commandes du midi (11h30-15h), permettant

d'observer les livreurs en action. Cette méthode a permis d'observer les pratiques statiques et mobiles des livreurs dans les temps de livraisons et dans les temps d'attente des commandes. Elle a permis d'analyser leurs usages et appropriations des espaces publics. Le contexte de crise sanitaire et les mesures mises en place par le gouvernement ont en revanche empêché d'effectuer des observations le soir, du fait du couvre-feu.

Enfin, à l'issue de la phase d'entretiens, un focus group a été organisé. Cinq livreurs ont été regroupés pour discuter des aménagements urbains, de la place du vélo en ville et des améliorations à apporter pour faciliter le métier de livreur.

Deux terrains différents ont été étudiés : Paris intra-muros ainsi que certaines communes de première couronne d'une part, la commune de Mantes-la-Jolie située dans le département des Yvelines, ville de taille moyenne en grande couronne francilienne, d'autre part. L'analyse de ces deux terrains a permis d'établir un comparatif centre-périphérie au sein de la région francilienne et d'observer des similitudes et des différences, suivant plusieurs critères tels que la densité de restaurants qui proposent une offre de livraison à domicile ou le nombre de plateformes disponibles.

Référence de l'atelier

AKL-RUELLE, Julie, CANCE, Pierre-Emmanuel, DELAPORTE, Léa, HARDUIN, Damien, LAIRÉ, Ségolène. 2021, *Être livreur à vélo, passion ou exploitation ?*, Atelier professionnel Master 2 Urbanisme et Aménagement, Paris 1 Panthéon-Sorbonne, pour le Forum Vies Mobiles, 316p.