



HAL
open science

Étude sur les livreurs des plateformes de livraison instantanée du quart nord-est de Paris. Rapport ANR MOBS et chaire Logistics City

Laetitia Dablanc, Anne Aguilera, Camille Krier, F Adoue, Nicolas Louvet

► To cite this version:

Laetitia Dablanc, Anne Aguilera, Camille Krier, F Adoue, Nicolas Louvet. Étude sur les livreurs des plateformes de livraison instantanée du quart nord-est de Paris. Rapport ANR MOBS et chaire Logistics City. [Rapport de recherche] IFSTTAR - Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux. 2021, 99p. hal-03559720

HAL Id: hal-03559720

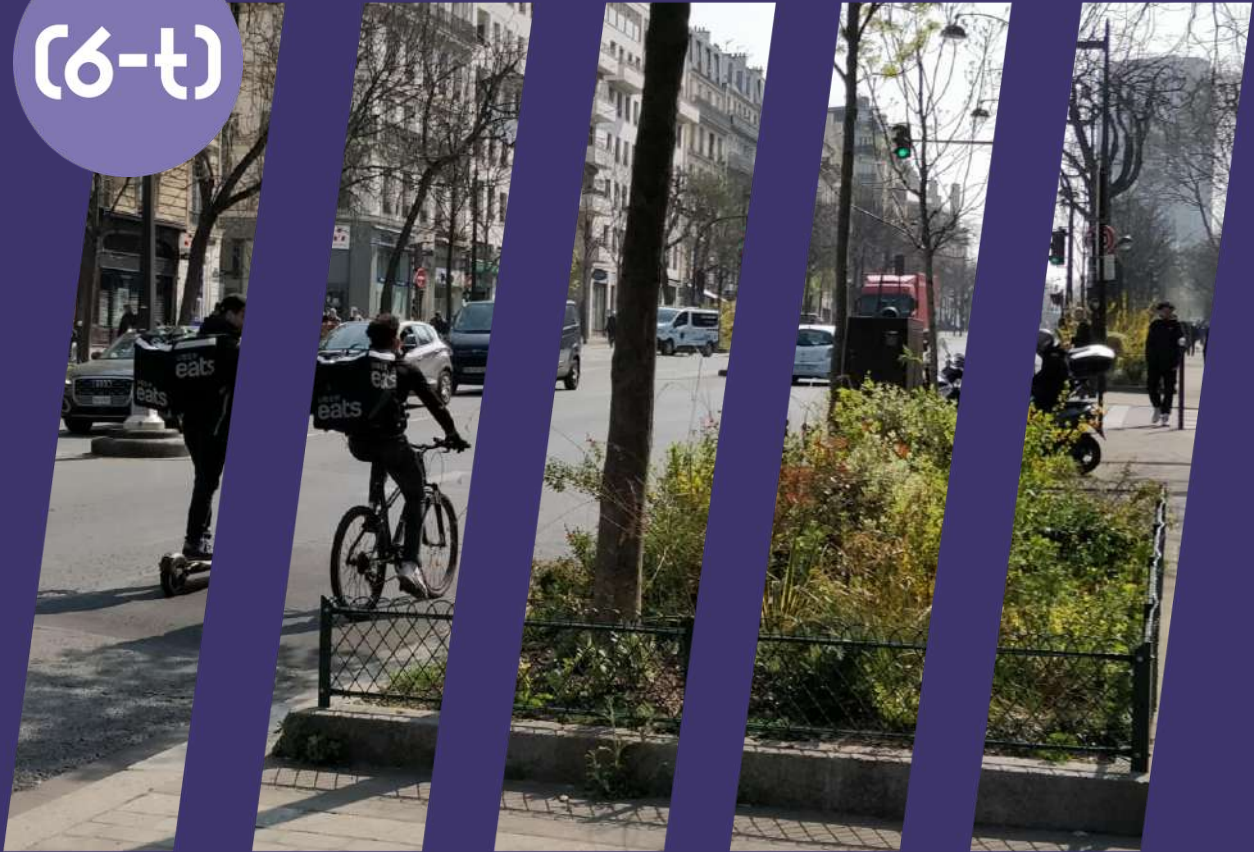
<https://hal.science/hal-03559720>

Submitted on 7 Feb 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

(6-t)



Étude sur les livreurs des plateformes de livraison instantanée du quart nord-est de Paris

Dablanc L. (Dir.), Aguiléra A., Krier C., Adoue F. et Louvet N.

Étude basée sur une enquête réalisée par 6t-bureau de recherche pour le compte de l'Université Gustave Eiffel, la Chaire Logistics City et l'ANR MOBS sous la direction de Laetitia Dablanc



Université
Gustave Eiffel

Chaire
LOGISTICS
CITY

6t-bureau de recherche

58, rue Corvisart | 75013 Paris
info@6-t.co | www.6-t.co
+33 (1) 53 09 26 36

28 avril 2021 – Version finale

Impressum

Commanditaire



Université Gustave Eiffel
16 boulevard Newton
77 420 Champs-sur-Marne



Mandataire

6t-bureau de recherche
58 rue Corvisart
75 013 Paris

Mode de citation recommandé

Dablanc L. (Dir.), Aguiléra A., Krier C., Adoue F. et Louvet N., (2021). Étude sur les livreurs des plateformes de livraison instantanée du quart nord-est de Paris. Rapport final, 98 p.

Remarques

Le rapport reflète le point de vue des auteurs. Ce dernier ne correspond pas nécessairement à celui de leur institution de rattachement. Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement des auteurs ou de leurs ayants droit ou ayants cause est illicite selon le Code de la propriété intellectuelle (art. L 122-4) et constitue une contrefaçon réprimée par le Code pénal. Seules sont autorisées (art. 122-5) les copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé de copiste et non destinées à une utilisation collective, ainsi que les analyses et courtes citations justifiées par le caractère critique, pédagogique ou d'information de l'œuvre à laquelle elles sont incorporées, sous réserve, toutefois, du respect des dispositions des articles L 122-10 à L 122-12 du même Code, relatives à la reproduction par reprographie.

6t – bureau de recherche en bref

L'ambition du bureau de recherche 6t est de se situer à l'interface de la recherche académique et de l'étude appliquée pour répondre à la demande sociale par une expertise de haut niveau, tout en produisant des connaissances scientifiques et techniques au service de la décision.

Les compétences de 6t permettent de mobiliser différents types de méthodes propres à la compréhension de la sociologie, de la géographie urbaine et de la prospective urbaine et de mener des analyses qualitatives, quantitatives et cartographiques.

Cette variété de compétences repose sur une équipe pluridisciplinaire composée de sociologues, cartographes, géographes, politistes, ingénieurs, économistes et urbanistes qui accompagnent régulièrement les autorités publiques, les aménageurs, mais aussi les opérateurs privés et les industriels sur les enjeux urbains en lien avec la mobilité, les usages et les modes de vie urbains. En complément, via notamment la constitution de panels d'utilisateurs des différents modes de transport, 6t réalise de nombreux travaux sur les nouvelles formes de mobilité qui visent à mesurer les évolutions de comportement et à en identifier les tendances.



Table des matières

Synthèse et chiffres clés de l'étude.....	4
Introduction et méthodologie	5
1. Contexte et objectif.....	6
2. Méthodologie	7
2.1. Protocole d'enquête	7
2.2. Marge d'erreurs	8
2.3. Tests de significativité.....	9
2.4. Estimation du recours au partage de compte et comparaison avec l'édition 2020 de l'enquête	9
Partie 1.....	11
Qui sont les livreurs ?	11
1. Profil sociodémographique des livreurs.....	12
1.1. Sexe : une très grande majorité d'hommes	12
1.2. Âge : des livreurs jeunes	13
1.3. Situation familiale : des livreurs plus souvent en colocation que l'ensemble de la population	14
1.4. Lieu de résidence : une majorité de Parisiens, une part significative de Séquano-Dionysiens	15
1.5. Nationalité : une minorité de Français.....	16
1.6. Diplôme : des livreurs très peu diplômés	17
2. Activité des livreurs	17
2.1. Un peu moins d'un cinquième d'étudiants	18
2.2. Une minorité de livreurs exerçant une autre activité	18
2.3. Statut des livreurs : une courte majorité d'autoentrepreneurs	18
2.4. Typologie des livreurs selon leur activité et leur statut	20
Synthèse Partie 1 : Qui sont les livreurs ?	23
Partie 2.....	24
Comment travaillent les livreurs ?.....	24
1. Parcours des livreurs	25
1.1. Une faible ancienneté dans l'activité de livraison	25
1.2. Une première activité professionnelle en France pour un peu plus d'un quart des livreurs	26
1.3. Comment devient-on livreur ? Le rôle clé du bouche-à-oreille.....	27
2. Plateformes de livraison.....	28
3. Type de véhicule utilisé	30
3.1. Une très grande majorité de livreurs à deux-roues, avec une prépondérance du vélo sur le deux-roues motorisé	30
3.2. Raisons du choix de véhicules en libre-service.....	32
4. Secteur de travail des livreurs.....	33
4.1. Secteur habituel de chargement : peu de livreurs dépassant les limites de la capitale	34
4.2. Accès au secteur de chargement	35
5. Le travail de livreur	37

5.1. Distance de la dernière livraison : des courses de trois kilomètres en moyenne	37
5.2. Journée-type d'un livreur	38
6. La rémunération des livreurs	43
7. Le prêt ou la location de compte entre livreurs	46
7.1. Prêter ou louer son compte à un autre livreur : une pratique peu répandue.....	49
7.2. Emprunter le compte d'un autre livreur : une pratique légèrement plus répandue	50
7.3. Les raisons de l'emprunt de compte : une pratique compensant l'absence de papiers nécessaires pour s'inscrire sur une plateforme	51
Synthèse Partie 2 : Comment travaillent les livreurs ?.....	52
Partie 3.....	53
Quel regard les livreurs portent-ils sur leur activité ?	53
1. Opinion des livreurs sur leur activité	54
1.1. Des conditions de travail jugées difficiles	54
1.2. Une activité exercée sous un statut particulier, avec l'autonomie comme avantage perçu	64
1.3. Des revenus jugés insuffisants par les livreurs	69
1.4. Perspectives en tant que livreur.....	70
1.5. Une activité exercée par défaut ?	72
2. Impacts de la crise sanitaire sur la situation des livreurs	74
2.1. Une crise ayant poussé de nouveaux livreurs sur le marché, notamment parmi les étudiants.....	75
2.2. Une crise ayant entraîné une diminution d'activité et de revenus pour de nombreux livreurs	76
2.3. Des conditions de travail détériorées par la crise	78
Synthèse Partie 3 : Quel regard les livreurs portent-ils sur leur activité ?	79
Conclusion	80
Table des figures	83
Annexes.....	87
1. Questionnaire	88
2. Publications sur des groupes Facebook de livreurs de plateformes	95

Synthèse et chiffres clés de l'étude

Qui sont les livreurs ?

- 93% d'hommes pour 7% de femmes
- Un âge moyen de 31 ans, 66% des livreurs ont moins de 35 ans
- 59% résident à Paris et 23% en Seine-Saint-Denis
- 10% des livreurs ont la nationalité française
- 38% des livreurs ne possèdent aucun diplôme, 26% sont diplômés du supérieur
- 18% d'étudiants (9% en 2020) et 12% exerçant par ailleurs une autre activité professionnelle
- 54% d'autoentrepreneurs, 28% de salariés, 11% de coopérateurs (2% en 2020)
- Typologie des livreurs en fonction de l'activité et du statut : 41% de livreurs autoentrepreneurs, 18% de livreurs salariés, 12% de livreurs à autre statut, 11% de livreurs en cumul d'activités professionnelles, 18% de livreurs étudiants

Comment travaillent les livreurs ?

- 67% des livreurs exercent cette activité depuis moins d'un an, il s'agit de la première activité professionnelle exercée en France pour 27% d'entre eux
- 11% des livreurs travaillent simultanément pour plusieurs plateformes, 34% travaillent uniquement pour Deliveroo, 31% pour Uber Eats, 10% pour Just Eat et 9% pour Stuart
- 46% livrent à vélo et 36% à deux-roues motorisé, 19% utilisent par ailleurs un véhicule en libre-service le jour de l'enquête (essentiellement un Vélib')
- En moyenne, un livreur travaille 5 j. ½ par semaine, près de 7h/j., et effectue 18 livraisons par jour (un chiffre plus élevé chez les salariés), la distance moyenne de la dernière course étant de 3,2 km
- 80% des livreurs gagnent moins de 1 500€ par mois grâce à cette activité
- 5% déclarent qu'il leur arrive de prêter/louer leur compte à un autre livreur et 8% qu'il leur arrive d'utiliser le compte d'un autre (au total, 12% de notre échantillon est concerné par cette pratique)

Quel regard les livreurs portent-ils sur leur activité ?

- Les livreurs déplorent des conditions de travail difficiles, notamment pour ce qui est du risque d'accident (25% ayant déjà subi un accident), des conditions météorologiques et de la difficulté physique de l'activité de livraison
- Les livreurs autoentrepreneurs sont les plus insatisfaits de leurs conditions de travail, tandis que les salariés sont les plus satisfaits (caractère protecteur de ce statut d'emploi)
- L'autonomie constitue un avantage apprécié par les livreurs mais, si seulement 7% sont aujourd'hui membres d'un syndicat ou d'un collectif (23% chez les livreurs salariés), 36% se disent intéressés pour rejoindre de telles structures
- 30% des livreurs imaginent encore réaliser cette activité dans trois mois et 25% dans un an (davantage qu'en 2020, ce qui peut résulter des incertitudes sur l'emploi provoquées par la crise)
- 37% des livreurs déclarent ne pas arriver à trouver d'autre travail
- 34% des livreurs se sont tournés vers cette activité du fait de la crise (61% parmi les étudiants)
- La crise a entraîné une diminution du nombre de courses et des revenus pour plus de la moitié des livreurs, et une augmentation pour seulement un cinquième à un quart d'entre eux
- 57% des livreurs déclarent que la crise a détérioré leurs conditions de travail
- Les livreurs autoentrepreneurs ont le plus pâti de la crise, tandis que les livreurs salariés ont été les plus épargnés, confirmant le caractère protecteur de ce statut

Introduction et méthodologie

1. Contexte et objectif

Depuis quelques années, s'est développée dans les grandes villes une activité de '**livraison instantanée**' (Dablanc et al., 2017¹) **passant par des plateformes** comme Uber Eats ou Deliveroo. Si des services de coursiers pour plis ou colis existent depuis de nombreuses décennies, de même que la livraison de repas, notamment proposée par des enseignes franchisées de restauration rapide, il s'agit là d'une activité d'un genre nouveau, marquée par la tertiarisation et la numérisation. Par « livraison instantanée », nous entendons une livraison effectuée dans un laps de temps restreint (2h) suivant la notification de la commande. Le public qui nous intéresse ici est constitué de **coursiers, le plus souvent à vélo ou en deux-roues motorisé et indépendants, qui travaillent grâce à une plateforme de mise en relation entre offre et demande, accessible via une application pour smartphone**. Grâce aux technologies numériques, le livreur dit « instantané », peut ainsi faire l'intermédiaire entre l'envoyeur et le destinataire. Il s'agit le plus souvent de livraison de repas, commandés par des clients dans des restaurants de leur ville, mais pas exclusivement (courses alimentaires, colis, plis). La nouveauté réside également dans le modèle économique des entreprises de type plateforme : elles ne disposent que de peu de salariés, qui ne sont pas affectés à l'activité de livraison, celle-ci étant effectuée par des livreurs indépendants, que la plateforme met en relation avec les restaurateurs et les clients. Le modèle se veut souple et flexible, offrant aux livreurs une certaine autonomie, qui ne va néanmoins pas sans une certaine précarité. Ainsi, en quelques clics, tout le monde – ou presque – peut devenir livreur.

Le premier service de livraison instantanée de repas rendu disponible à Paris est Uber Eats, diversification du service de VTC Uber (qui fonctionne lui aussi comme une plateforme en ligne mettant en relation clients et chauffeurs, qui exercent alors leur activité de manière indépendante). Les premières plateformes débarquent à Paris au tournant des années 2015 et 2016, avant d'essaimer dans d'autres villes C'est le cas de Uber Eats ou Deliveroo, encore en activité en France, ou de TakeEatEasy et Foodora, qui se sont retirés de la course depuis (respectivement en juillet 2016 et août 2018). D'autres acteurs les rejoignent rapidement : Just Eat (ex-Allo Resto), Glovo ou encore Frichti.

Si ce type de service n'est, à l'heure actuelle, pas rentable pour les sociétés qui le proposent, il connaît le succès auprès des utilisateurs, leur permettant d'accéder aisément à une offre de restauration à emporter d'une grande variété, à toute heure et ce sans avoir à se déplacer. Cela ne va néanmoins pas sans un certain coût – social – pour les livreurs, dont les conditions de travail difficiles ont rapidement été pointées dans les médias². Des journalistes s'intéressent au sujet et dressent parfois des portraits de livreurs via des interviews et témoignages, mais il n'existe que peu de données chiffrées permettant de délimiter la réalité de cette nouvelle activité « uberisée », outre celles fournies par les plateformes elles-mêmes issues d'enquêtes en ligne ne touchant que les livreurs régulièrement employés et volontaires pour y répondre (comportant de ce fait une série d'importants biais)³.

C'est pourquoi, **l'Université Gustave Eiffel/Ifsttar cherche à produire des données objectives et quantifiées sur le profil et l'activité des livreurs instantanés**, afin de mieux comprendre ce phénomène. Cette étude est la quatrième sur le sujet, s'inscrivant dans la continuité de trois précédentes études, menées en 2016, 2018

¹ DABLANC, L., MORGANTI, E., ARVIDSSON, N., WOXENIUS, J., BROWNE, M., SAIDI, N. (2017), « The Rise of On-Demand 'Instant Deliveries' in European Cities », Supply Chain Forum: an International Journal, vol. 18, n° 4, pp. 203-217.

² Voir par exemple : https://www.liberation.fr/france/2020/11/03/loue-un-compte-uber-eats-100-euros-par-semaine-enquete-sur-la-livraison-en-sous-location_1804321/ ou https://www.lemonde.fr/culture/article/2019/09/24/television-cash-investigation-a-la-rencontre-des-nouveaux-proletaires-du-web_6012758_3246.html (consultés le 16/03/2021)

³ Voir par exemple : <https://www.uber.com/fr/newsroom/uber-eats-un-tremplin-pour-les-livreurs/#:~:text=Les%20livreurs%20sont%20principalement%20des,ou%20pour%20financer%20leurs%20C3%A9tudes>. (consulté le 16/03/2021)

et 2020. 6t-bureau de recherche participe à cette étude depuis 2020. Précisons que l'édition 2021 de ce travail s'inscrit dans un contexte spécifique : celui de la **crise sanitaire du Covid-19**, avec les restrictions mises en place pour la surmonter (couvre-feu, fermeture des restaurants), mais aussi ses conséquences économiques et sociales (précarisation accrue de certaines tranches de la population).

2. Méthodologie

Cette étude s'appuie sur une enquête quantitative par questionnaire, menée en face à face auprès de livreurs des plateformes de livraison instantanée dans le nord et l'est parisien au mois de février 2021.

La méthode choisie depuis 2016 par l'UGE est la rencontre « aléatoire » mais systématique (chaque personne rencontrée, idéalement, doit répondre : l'enquêteur est invité à ne pas abandonner trop vite si un répondant est réticent) sur le terrain. Cette méthode permet d'éviter les biais des enquêtes en ligne, distribuées notamment sur les réseaux sociaux, auxquelles ne répondent que les livreurs motivés à témoigner. Rappelons qu'il n'est pas possible de procéder par échantillonnage en raison de l'absence d'une base de données objective de départ sur le profil des livreurs.

2.1. Protocole d'enquête

Le bureau de sondage MV2 a assuré la passation de l'enquête, avec un objectif de 500 répondants. Une équipe d'enquêteurs a été envoyée sur le terrain, du 2 au 17 février 2021. Les horaires d'enquête ont été définis afin de correspondre aux heures de pic d'activité des livreurs, et donc de faciliter le recrutement des enquêtés, soit les heures de repas (créneaux 11h30-14h30 et 18h30-21h30). Les enquêteurs avaient pour consigne de cibler les livreurs à vélo ou à deux-roues motorisés (scooter, moto) travaillant pour des plateformes de livraison, repérables à leur matériel de livraison : sac et en particulier les emblématiques sacs réfrigérés : aux couleurs d'une plateforme de livraison de type Deliveroo ou Uber Eats, mais aussi d'autres enseignes (produits surgelés Picard, etc.), les livreurs pouvant utiliser le matériel de leur choix. Mentionnons ici un risque de biais de sélection, les livreurs en voiture risquant d'être laissés de côté, du fait de leur plus faible temps de présence dans l'espace public (en dehors de leur voiture) et du fait que le matériel leur servant à la livraison peut ne pas être identifiable s'il demeure à l'intérieur du véhicule. Les livreurs à deux-roues motorisé travaillant directement pour une unique enseigne de restauration, comme Sushi Shop ou Domino's Pizza, par exemple, ont été écartés de la cible, la présomption du travail hors plateformes étant trop forte. La première question servait d'ailleurs de filtre, en demandant aux livreurs pour quelles plateformes de livraison ils travaillaient. À noter que durant la période d'enquête, un couvre-feu était en vigueur à partir de 18h, mais l'activité de livraison (et d'enquête) restait autorisée. De plus, hors vente à emporter et livraison, les restaurants demeuraient fermés.

Les enquêteurs envoyés sur le terrain assuraient la saisie des réponses sur tablette, le questionnaire était administré en face à face. Il y a là encore un risque de biais de sélection, les livreurs ne maîtrisant pas suffisamment le français ne pouvant être enquêtés, et également de biais dans la passation, des répondants pouvant avoir mal compris certaines questions et fourni des réponses erronées ou vagues.

Le questionnaire, majoritairement composé de questions fermées, est disponible en annexe. Il comporte des questions de signalétique sur le profil de l'enquêté, des questions factuelles sur son activité de livraison, ainsi que des questions d'opinion sous la forme d'échelles de Likert, permettant de cerner le ressenti des enquêtés. Le questionnaire comporte plusieurs questions identiques à celles du questionnaire utilisé pour

l'enquête menée en 2020 auprès de 300 répondants, permettant la comparaison. Lorsque cela est possible, nous mettons donc en regard les données collectées en 2021 avec celles collectées un an auparavant.

Plus de cinq cents livreurs ont été interrogés, en divers points d'enquête situés dans le nord et l'est parisien. Par rapport à l'enquête menée en 2020, ces points d'enquête diffèrent légèrement. En effet, quelques points, n'ayant permis de collecter que très peu de réponses, ont été remplacés (la Place Léon Blum, les squares Bisson et Titon, ainsi que les Sushi Shop Secrétan et Saint-Antoine ont été remplacés).

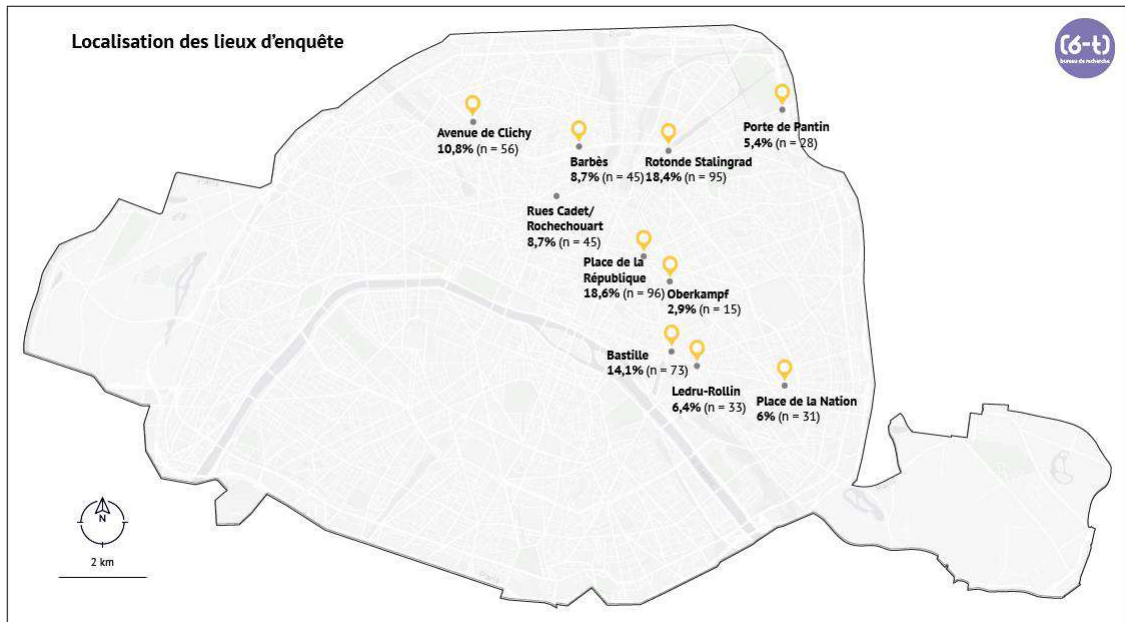


Figure 1 : Lieux d'enquête

La base de données finale utilisée pour l'analyse comporte 517 observations et a été exploitée grâce au logiciel SPSS®. Afin d'affiner l'analyse et de mieux contextualiser les résultats obtenus, un travail de recueil d'informations touchant au quotidien des livreurs a été entrepris via l'inscription à des groupes de discussion de ces professionnels sur les réseaux sociaux (Facebook). Des impressions d'écran illustrant ces échanges en ligne, faits d'échange d'astuces et d'entraides d'ordre administratif, sont disponibles en annexe du présent rapport.

2.2. Marge d'erreurs

Compte tenu du faible nombre de répondants composant l'échantillon (N=517), il convient de rappeler au lecteur les marges d'erreurs applicables aux différentes proportions exprimées dans le présent rapport. En effet, les résultats exposés peuvent concerner l'échantillon total (N=517) ou de sous-échantillons (ex : livreurs autoentrepreneurs, N=214). Aussi, plus la taille du sous-échantillon diminue, plus l'intervalle de confiance à 95% augmente. La marge d'erreur varie également en fonction de la proportion considérée. Le tableau ci-dessous présente différentes marges d'erreurs à considérer selon la taille de l'échantillon et la proportion observée.

Marge d'erreur à 95%		Proportion observée (p)					
		5% ou 95%	10% ou 90%	20% ou 80%	30% ou 70%	40% ou 60%	50%
Taille de l'échantillon (N)	50	+/- 6,0%	+/- 8,3%	+/- 11,1%	+/- 12,7%	+/- 13,6%	+/- 13,9%
	100	+/- 4,3%	+/- 5,9%	+/- 7,8%	+/- 9,0%	+/- 9,6%	+/- 9,8%
	200	+/- 3,0%	+/- 4,2%	+/- 5,5%	+/- 6,4%	+/- 6,8%	+/- 6,9%
	300	+/- 2,5%	+/- 3,4%	+/- 4,5%	+/- 5,2%	+/- 5,5%	+/- 5,7%
	400	+/- 2,1%	+/- 2,9%	+/- 3,9%	+/- 4,5%	+/- 4,8%	+/- 4,9%
	500	+/- 1,9%	+/- 2,6%	+/- 3,5%	+/- 4,0%	+/- 4,3%	+/- 4,4%

Lecture : si l'on observe la proportion $p=10\%$ dans un échantillon de $N=400$ observations, il y a 95 % de chances que la véritable proportion P dans la population mère soit comprise entre 7,1% et 12,9% (soit $10\% \pm 2,9\%$)

Figure 2 : Marges d'erreur à 95 % applicables aux résultats de l'enquête

2.3. Tests de significativité

L'ensemble des graphiques illustrant le présent rapport précise le champ concerné (soit l'échantillon ou le sous-échantillon mobilisé pour la production de données) ainsi que les statistiques du test de significativité des résultats employé lors des croisements entre plusieurs variables. Le test de statistiques mobilisé est le Khi-2 de Pearson, dans le cadre de la comparaison de la répartition d'une variable entre deux ou plusieurs catégories. L'information statistique donne la valeur statistique du test en question (valeur du Khi-2), le degré de liberté du test (ddl) ainsi que la p-value, valeur renseignant sur la probabilité de l'existence d'une différence significative entre les catégories de population comparées. Une valeur de p supérieure à 0,05 (5%) traduit une différence observée non significative, une valeur comprise entre 0,05 et 0,01 (1%) traduit une différence significative au seuil de 5%, ce qui signifie qu'il existe entre 5% et 1% de chance que la différence observée ne soit finalement pas significative. Ce seuil, généralement jugé satisfaisant en sciences sociales, est signifié dans le rapport par l'emploi d'un astérisque (*). Une valeur de p inférieur à 1% est considérée comme hautement significative, puisqu'il existe moins d'un pour cent de chance que nous concluions à tort sur l'existence d'une différence significative. Ce seuil de significativité sera marqué dans le présent rapport par l'emploi de deux astérisques (**). L'emploi de trois astérisques (***) traduit un résultat très hautement significatif du test statistique (moins d'une chance sur mille de se tromper lorsque l'on considère que la différence observée dans l'échantillon se retrouve dans la population mère).

2.4. Estimation du recours au partage de compte et comparaison avec l'édition 2020 de l'enquête

L'échantillon de l'édition 2020 de l'enquête (300 répondants) présentait un taux jugé anormalement élevé de personnes déclarant exercer en tant que salarié (42%). Il a alors été supposé qu'il s'agissait pour partie de personnes en situation de partage de compte cherchant à dissimuler cette activité. En effet, cette pratique était étudiée dans l'enquête, mais seulement 3% de notre échantillon admettait y avoir déjà eu recours – dans un sens comme dans l'autre, c'est-à-dire en tant que titulaires d'un compte prêté à d'autres livreurs ou en tant qu'utilisateur du compte d'un autre livreur. Afin de proposer un redressement de notre échantillon se basant sur cette hypothèse de dissimulation, une série de 6 cas de dissimulation possible ont été identifiés à partir des différentes variables disponibles dans l'enquête (en particulier les réponses et absences de réponse, ainsi que des incohérences de réponses aux questions portant sur le statut du livreur et sur le partage de comptes).

Cet exercice avait permis un redressement de certains de ces salariés vers la catégorie "Sous-traitant" (c'est à dire en situation de partage de compte). Ce redressement avait abouti à remonter de 3% à 37% le taux de sous-traitant, et conséquemment à réduire la part de salariés (de 42% à 11%).

L'édition 2021 s'est logiquement donné pour objectif de mieux appréhender à la fois la question de la surreprésentation des salariés et la question de possibles biais de dissimulation concernant le partage de compte.

Ainsi, l'enquête de 2021 a permis de mieux sélectionner d'emblée la population cible de l'enquête (les travailleurs des plateformes de livraison instantanée). Une question de filtrage des répondants a été ajoutée au tout début du questionnaire. Cette question concerne l'identification des plateformes numériques pour lesquels travaillent les livreurs (Deliveroo, Uber Eats, etc.). Aussi, la base de données 2021 est constituée uniquement de livreurs travaillant pour des plateformes, écartant de fait des livreurs pouvant travailler en tant que livreurs en dehors de plateformes (livreurs salariés de restaurants, par exemple). Cela a provoqué la diminution de la part de livreurs déclarant exercer leur activité de livraison sous le statut de salarié : de 42% à 28 % (près de 18% en unique activité, 3% en cumul d'activité, et 8% par ailleurs étudiant).

D'un autre côté, notre révision des questions portant sur le partage de compte (changement de vocabulaire, séparation des deux dimensions de la question – prêteur v/s emprunteur d'un compte, rappel de la confidentialité des résultats), a probablement permis une meilleure appréhension de cette question, avec le passage de 3 % de personnes déclarant avoir déjà eu recours à la sous-traitance (d'un côté ou de l'autre) en 2020 à 12 % en 2021 (8% en tant que sous-traitant + 4 % déclarant avoir déjà prêté/loué leur compte à quelqu'un d'autre, le poids des personnes déclarant se retrouver dans les deux cas de figures apparaissant marginal : 7 personnes).

Les évolutions apportées par la refonte du questionnaire peuvent donc être jugées suffisamment satisfaisantes pour ne pas procéder à un redressement (ce qui était le but recherché). Il convient cependant de rappeler la nature sensible des informations récoltées (la pratique de partage de compte étant interdite et pouvant être liée à des activités ou situations illicites). Les chiffres avancés dans le présent rapport sont donc à considérer comme des bornes basses, puisqu'ils ne reposent que sur des déclarations assumées par les livreurs interviewés. L'existence d'un biais de dissimulation est fortement probable bien que difficilement mesurable.

Le faible volume des personnes identifiées comme en situation d'emprunt ou de location de compte auprès d'un autre livreur au jour de l'enquête (6,4 %) ne permet pas la constitution d'une catégorie d'analyse autonome (aux côtés des livreurs-étudiants, livreurs-autoentrepreneurs, etc.). Le présent rapport traite donc la question du partage de compte dans une section dédiée.

Partie 1

Qui sont les livreurs ?

Nous nous intéressons, dans un premier temps, au profil des livreurs : quelles sont leurs caractéristiques sociodémographiques et quelle est précisément leur activité (ont-ils une autre activité en parallèle ? sous quel statut exercent-ils leur activité de livraison ?).

1. Profil sociodémographique des livreurs

1.1. Sexe : une très grande majorité d'hommes

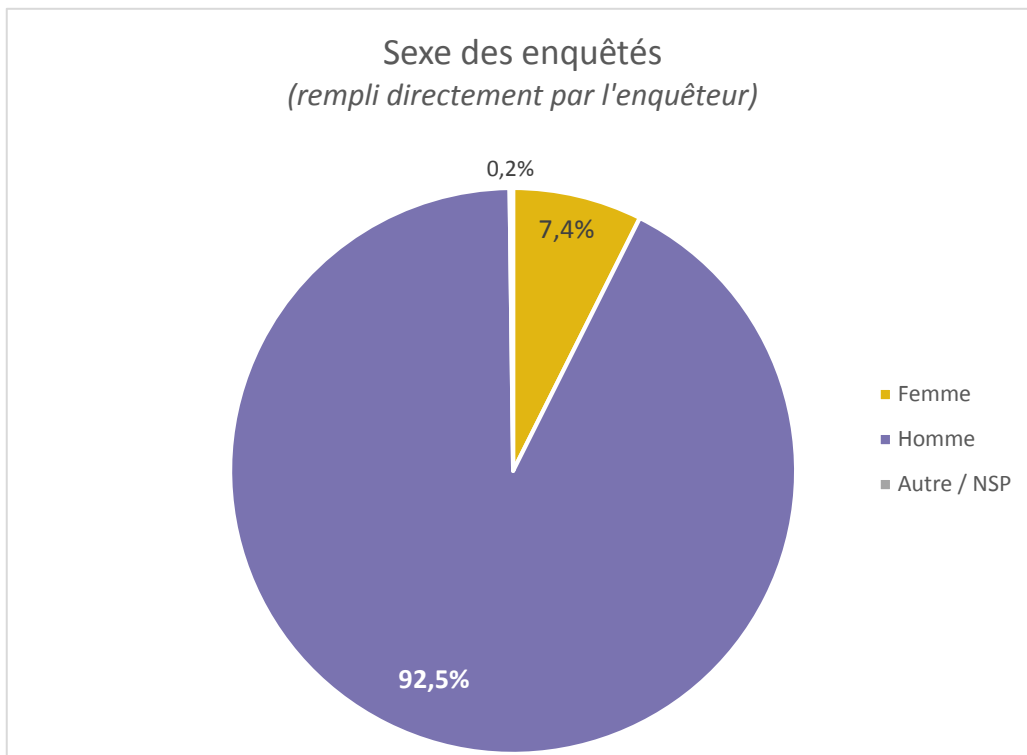


Figure 3 : Répartition des livreurs par sexe (échantillon total – n=517)

Notre échantillon comporte une **très grande majorité d'hommes** : **92,5%** des livreurs enquêtés, contre 7,4% de femmes (et 0,2%, soit un.e enquêté.e, de sexe inconnu⁴). La proportion de femmes est cependant plus importante que dans l'enquête menée en 2020, qui recensait seulement 2% de femmes.

⁴ La variable « Sexe » était remplie directement par l'enquêteur, et ne faisait pas l'objet d'une question. Dans le cas de ce questionnaire, cela signifie que l'enquêteur n'a pas été en mesure de déterminer le sexe de la personne enquêtée.

1.2. Âge : des livreurs jeunes

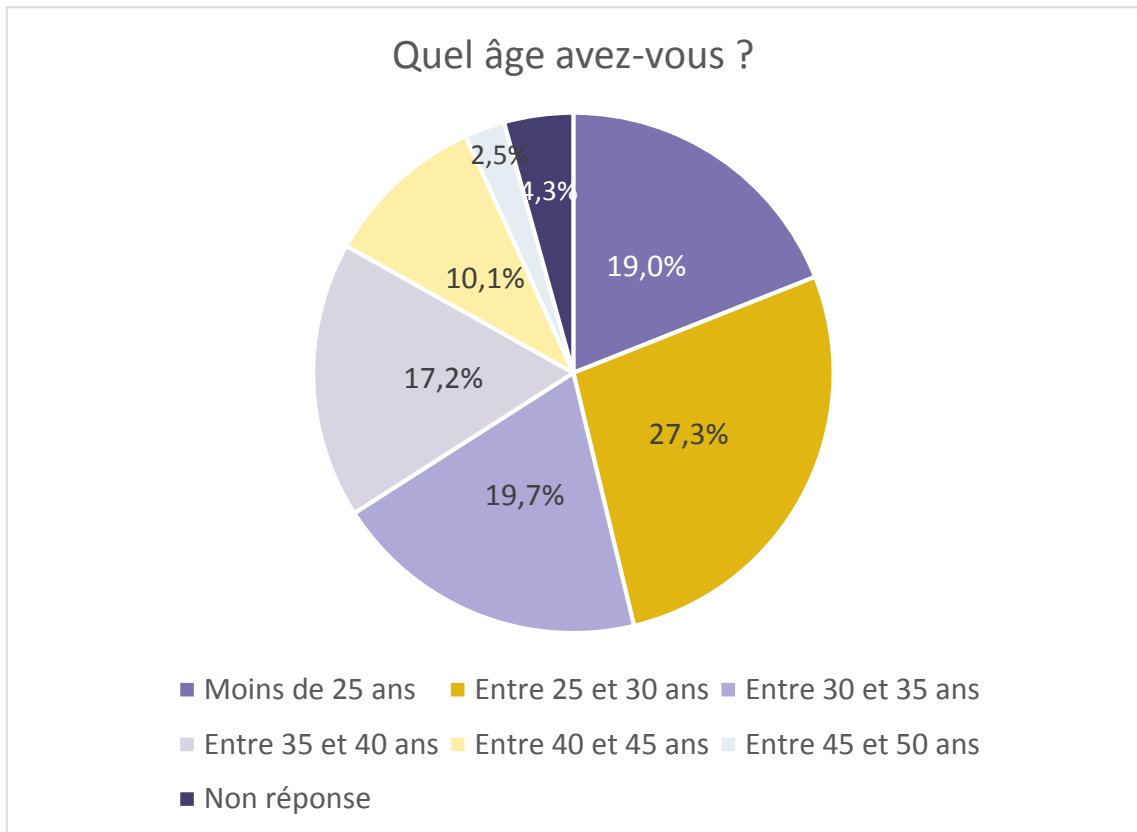


Figure 4 : Répartition des livreurs par tranche d'âge (échantillon total – n=517)

Les livreurs interrogés sont relativement jeunes, avec un **âge moyen de 31 ans**, très proche de l'âge médian (30 ans), traduisant une amplitude équilibrée de part et d'autre de la moyenne (les livreurs enquêtés étant âgés de 18 à 49 ans maximum). **19% des livreurs ont moins de 25 ans** (donc, supposément, entre 18 et 25 ans, la majorité étant une condition requise par les plateformes⁵). 46,3% ont moins de 30 ans et 66%, soit **près des deux tiers, moins de 35 ans**. Seuls 12,6% des livreurs interrogés ont 40 ans ou plus, l'âge maximum rencontré au sein de notre échantillon étant de 49 ans.

Dans l'enquête 2020, les livreurs interrogés étaient plus jeunes : 35% d'entre eux avaient moins de 25 ans, 53% entre 26 et 35 ans et 12% plus de 35 ans. Cela suggère donc un **vieillessement des livreurs**.

⁵ Pour cette même raison, il existe un risque de fausse déclaration sur l'âge d'éventuels mineurs enquêtés.

1.3. Situation familiale : des livreurs plus souvent en colocation que l'ensemble de la population

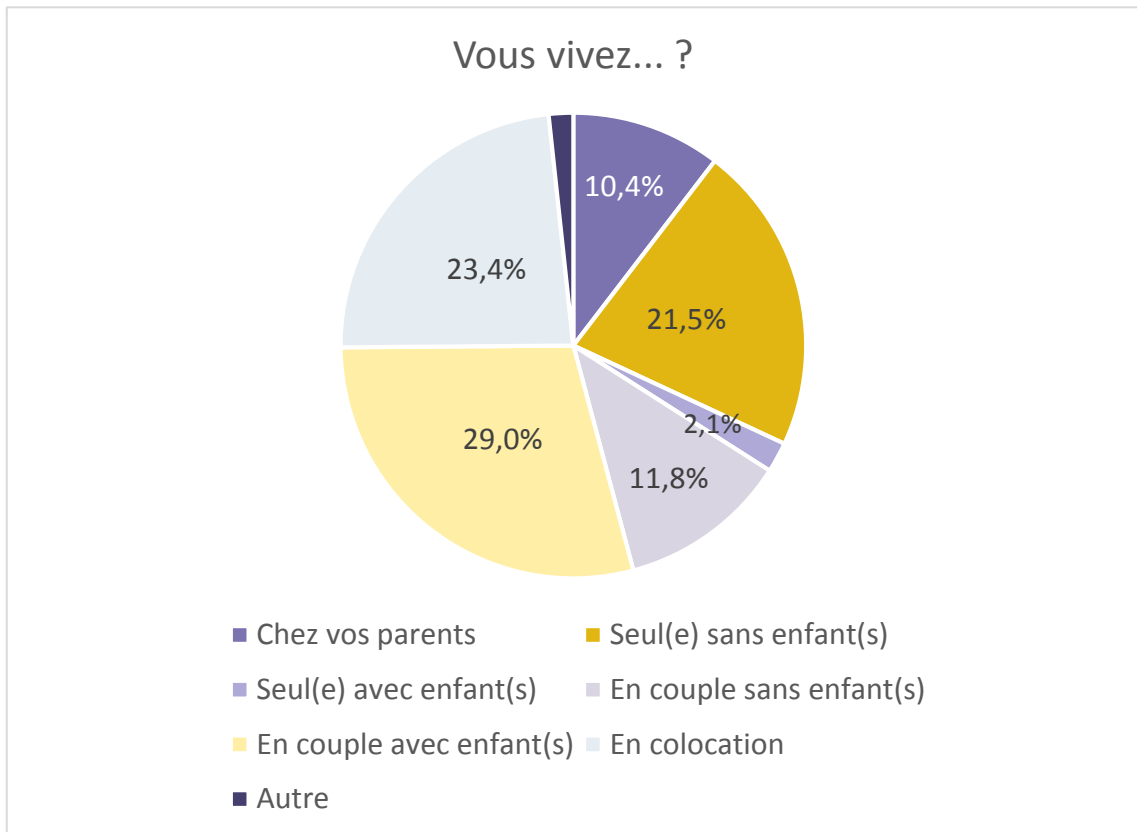


Figure 5 : Répartition des livreurs par situation familiale (échantillon total – n=517)

29% des livreurs interrogés vivent **en couple avec enfant(s)**, ce qui en fait la **situation familiale la plus représentée** au sein de notre échantillon. 21,5 % vivent seuls et 11,8 % vivent en couple sans enfant. Enfin, en lien avec la surreprésentation des jeunes au sein de l'échantillon, on observe une surreprésentation des personnes vivant chez leurs parents (10,4%) et en colocation (23,4%), modes d'habiter plus fréquents chez les jeunes. En effet, comparés à la population parisienne⁶, les livreurs vivent moins fréquemment en couple avec enfant(s) (29% contre 35,2%) ou sans enfant (11,8% contre 21,2%), et également moins fréquemment seuls avec un enfant (2,1% contre 11,4%) ou simplement seuls (21,5% contre 27,3%). Par contre, si 25,1% des livreurs vivent chez leurs parents, en colocation ou « autre », ce n'est le cas que de 4,9% de l'ensemble des Parisiens (catégorie « autres ménages sans famille » de l'INSEE).

À titre de comparaison, 39% des livreurs interrogés lors de l'enquête 2020 vivaient en colocation, soit bien plus que dans l'édition 2021, alors que les livreurs sont ici un peu plus âgés.

⁶ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=DEP-75#chiffre-cle-2> (consulté le 17/03/2021)

1.4. Lieu de résidence : une majorité de Parisiens, une part significative de Séquano-Dionysiens

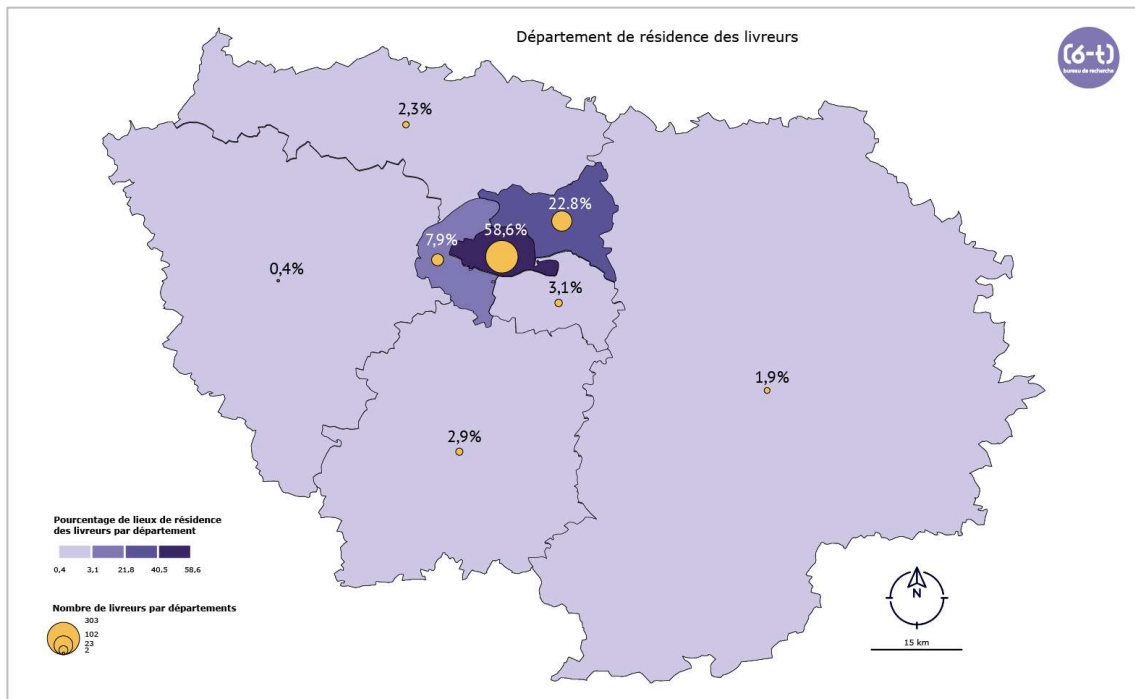


Figure 6 : Département de résidence des livreurs

La **majorité** des livreurs interrogés **réside dans Paris** intra-muros (58,6%), et une proportion importante (**22,8%**) en **Seine-Saint-Denis**. 7,9% résident également dans les Hauts-de-Seine. Les autres départements d'Île-de-France sont représentés uniquement de manière marginale (moins de 5 % des enquêtés résident dans chacun d'entre eux). Au total, 92,4% des livreurs interrogés résident à Paris et en petite couronne. Ces résultats sont **similaires à ceux obtenus en 2020**, mis à part une proportion ici un peu plus importante de résidents des Hauts-de-Seine (57% de Parisiens, 21% de Séquano-Dionysiens, et 3% d'Altoséquanais).

1.5. Nationalité : une minorité de Français

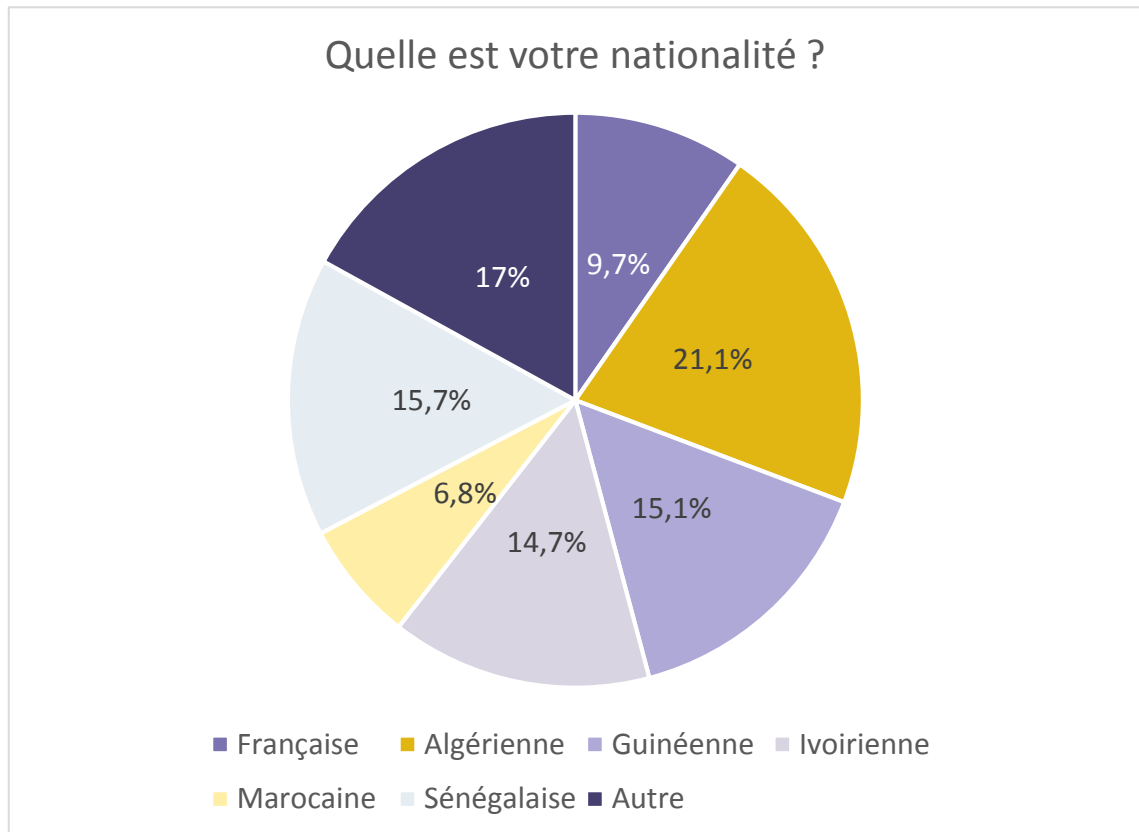


Figure 7 : Répartition des livreurs par nationalité (échantillon total – n=517)

Moins de 10% des livreurs interrogés ont la nationalité française (9,7%), contre 14% en 2020. L’Afrique est le continent le plus représenté : 85% des livreurs interviewés déclarent être ressortissants d’un pays africain, dont 54% d’un pays d’**Afrique subsaharienne** et 31% d’un pays du **Maghreb**. Comptant pour 21% de l’ensemble des livreurs, la nationalité algérienne est la nationalité la plus représentée.

1.6. Diplôme : des livreurs très peu diplômés

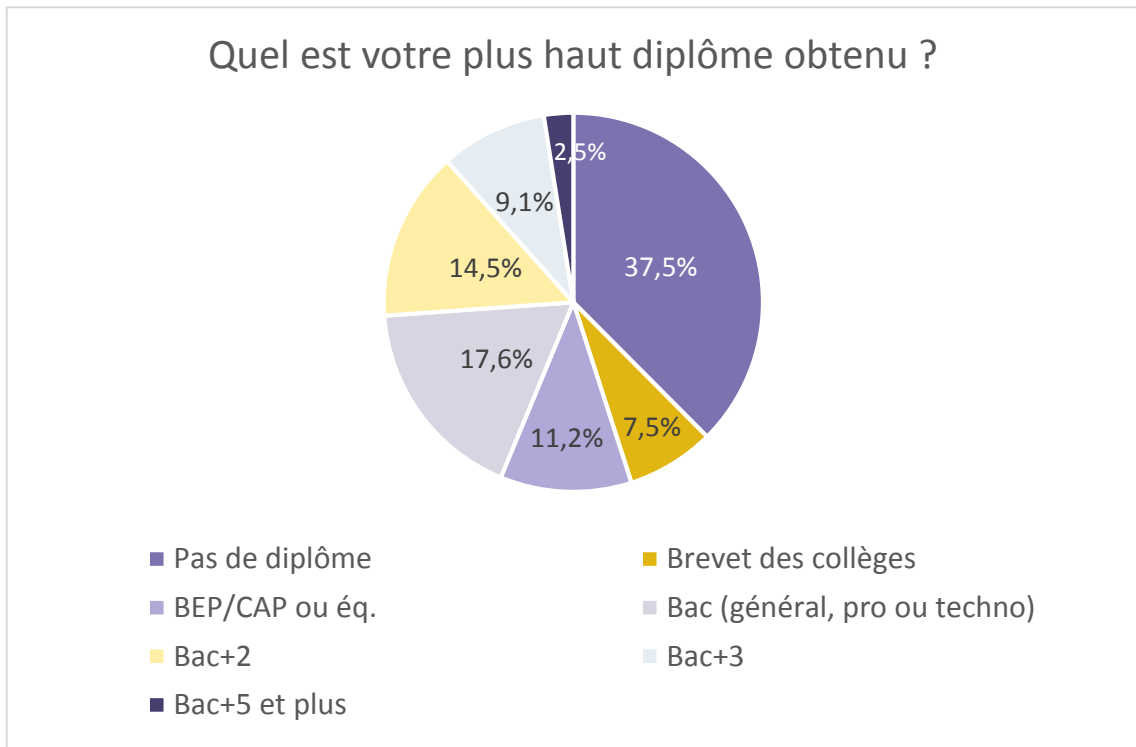


Figure 8 : Répartition des livreurs par plus haut diplôme obtenu (échantillon total – n=517)

26,1% des livreurs interrogés sont **diplômés du supérieur**, 17,6% sont titulaire du baccalauréat (général ou technologique) et **37,5%** ne disposent d'**aucun diplôme**. Ces résultats sont assez proches de ceux de l'enquête menée en 2020, avec ici un peu plus de titulaires du baccalauréat et un peu moins de diplômés du supérieur (40% sans diplôme, 18% disposant d'un BEP/CAP, 12% du baccalauréat et 21% diplômés du supérieur dans l'enquête 2020).

Les livreurs constituent donc une population peu diplômée, et **nettement moins diplômée que la population parisienne ou francilienne**. En effet, seuls 13,2% des Parisiens n'ont aucun diplôme⁷ et 19,6% des Franciliens⁸. 62% des Parisiens sont diplômés du supérieur et c'est le cas de 42,5% des Franciliens.

2. Activité des livreurs

Outre leur profil sociodémographique, nous nous sommes également interrogés sur l'activité des livreurs : est-ce leur unique activité ? Sous quel régime l'exercent-ils ?

⁷ INSEE, 2017, op. cit.

⁸ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=REG-11#chiffre-cle-4> (consulté le 17/03/2021)

2.1. Un peu moins d'un cinquième d'étudiants

18,2% des livreurs interrogés sont **étudiants**, à mettre en lien avec la surreprésentation des jeunes au sein de notre échantillon. Par rapport à l'enquête 2020, qui recense 9,4% d'étudiants, la proportion est ici bien supérieure et a **plus que doublé** en un an. Cela pourrait s'expliquer par la crise sanitaire et les restrictions qui l'accompagnent, privant les étudiants d'une part importante de « petits boulots » permettant de financer leurs études (dans le secteur de la restauration et de l'événementiel, notamment). Ils sont alors peut-être plus nombreux à se tourner vers la livraison, une des rares activités à n'avoir pas été stoppée par les confinements et fermetures d'équipements. De plus, l'arrêt de cours, du moins en présentiel, libère du temps que certains étudiants peuvent souhaiter mettre à profit.

2.2. Une minorité de livreurs exerçant une autre activité

11,5% des livreurs interrogés exercent cette activité en parallèle d'une **autre activité**, soit moins que dans l'enquête 2020 (26% de livreurs déclaraient exercer une autre activité, et cela correspondait à des études pour 36% d'entre eux : cela revient donc à 16,6% de livreurs exerçant une autre activité, hors études). Il ne nous est cependant pas possible de savoir si l'activité de livreur de plateforme est leur activité principale, ou si elle leur permet d'obtenir un complément de revenus aux côtés d'une autre activité principale. Nous disposons néanmoins d'informations sur la nature de cette autre activité.

Parmi la minorité de livreurs qui exercent une autre activité en parallèle, **près de 60% exercent cette autre activité professionnelle à temps partiel**, la livraison pouvant représenter un complément d'activité et de revenus face à un phénomène de temps partiel subi. A contrario, **22% exercent cette autre activité professionnelle à temps plein** ce qui laisse supposer que la livraison est pour eux une activité secondaire.

Parmi ces livreurs cumulant plusieurs activités (pratique qualifiée de « *slashing* »⁹), **seule une minorité exercent cet autre emploi dans le secteur de la restauration (13,6%) ou de la logistique (6,8%)**. Au moins deux tiers des livreurs de plateforme en situation de cumul d'activités professionnelles auraient pour autre activité une activité liée à un autre secteur.

2.3. Statut des livreurs : une courte majorité d'autoentrepreneurs

Une courte majorité des livreurs enquêtés déclare exercer cette activité en tant qu'**autoentrepreneur** (ou micro-entrepreneur) : ils sont **53,6%** à relever de ce statut. Parmi ceux qui ne disposent pas du statut d'autoentrepreneur, plus de 60% sont **salariés, essentiellement à temps partiel** (45,8%, contre 15% à temps plein), 23,3% sont coopérateurs et 6,3% sont intérimaires. Au total, les salariés représentent 28,3% de l'échantillon, les coopérateurs 10,8% et les intérimaires 2,9%. Si les coopérateurs représentent une minorité des livreurs, près d'un tiers des enquêtés connaissent ce statut.

L'enquête 2020 faisait état de 48% d'autoentrepreneurs, soit une proportion équivalente à l'édition 2021, compte tenu des intervalles de confiance. La **part de coopérateurs a en revanche fortement augmenté** entre 2020 et 2021, passant de 2% à 10,8%.

⁹ Voir par exemple : <https://www.lci.fr/emploi/le-slashing-seduit-de-plus-en-plus-un-francais-sur-trois-pret-a-cumuler-deux-emplois-etude-opinionway-horoguartz-2111479.html> ; <https://www.qapa.fr/news/le-slashing-cest-quoi-234/> ou <https://www.dynamique-mag.com/article/slashing-avenir-travail.10552> (consultés le 09/03/2021)

Le statut de coopérateur¹⁰

En réponse aux inconvénients liés au statut d'autoentrepreneur travaillant pour une plateforme (incertitude sur les revenus, absence de revenus en cas d'impossibilité de travailler), des livreurs s'associent sous forme de coopératives. Une coopérative est une association autonome de personnes volontairement réunies, qui contribuent à parts égales dans une logique de gouvernance démocratique et de solidarité, afin de répondre à leurs besoins et aspirations économiques ou sociales. Juridiquement, une coopérative peut prendre plusieurs formes : SCOP ou SCIC (coopératives de production), coopératives de consommateurs ou d'utilisateurs, coopératives de copropriétaires, banques ou assurances coopératives et, dans le cas qui nous intéresse ici, coopératives de livreurs (le plus souvent à vélo ou vélo cargo) de plateformes.

Se fédérer permet ainsi aux livreurs de bénéficier de conditions de travail moins précaires et d'accéder, par exemple, à un salaire garanti, une mutuelle ou des congés payés. Regroupés au sein de leur propre organisme, à la gouvernance plus horizontale, les livreurs coopérateurs ne dépendent plus d'une plateforme et sont salariés en CDI. Ces coopératives, sous forme de SCOP, ne se limitent généralement pas à la livraison de repas, mais proposent également de la livraison de courses alimentaires ou de colis. Depuis 2016, des coopératives de livreurs se développent dans plusieurs villes françaises, comme les Coursiers bordelais, Kooglof à Strasbourg ou Olvo desservant Paris et sa banlieue. La fédération CoopCycle, créée en 2016, réunit une quarantaine de coopératives en France mais aussi en Belgique ou en Espagne, dont 60% livrent de la nourriture. Elle accompagne les livreurs dans la création d'une coopérative et veut faire entendre la voix des livreurs dans les négociations.

En décembre 2020, Jean-Yves Frouin a remis au Premier ministre un rapport sur les travailleurs de plateformes (incluant les plateformes de chauffeurs VTC et les livreurs de repas)¹¹. Ce « rapport Frouin » préconise alors, plutôt que la création d'un statut spécifique, entre indépendant et salarié, le rattachement des livreurs, après six mois de travail pour une plateforme, à des coopératives, sous la forme de Coopératives d'Activités et d'Emploi (CAE) ou de sociétés de portage salarial (dans ce second cas, les livreurs seraient salariés d'une société de portage et effectueraient des prestations pour des sociétés clientes.

¹⁰ Voir par exemple : <https://www.brut.media/fr/news/d-anciens-livreurs-deliveroo-et-uber-eats-montent-leur-cooperative-0332e07d-f52e-4bc4-b9ac-16b6a9b3e9f7> ; <https://coopcycle.org/fr/> ; https://www.francetvinfo.fr/economie/emploi/metiers/livreurs-a-velo-des-cooperatives-pour-faire-face-aux-grandes-plateformes_4175149.html ; <https://www.lesechos.fr/industrie-services/conso-distribution/livraison-a-velo-comment-les-cooperatives-sorganisent-1276580> (consultés le 16/03/2021)

¹¹ <https://www.vie-publique.fr/en-bref/277512-chauffeurs-vtc-et-livreurs-velo-recommandations-du-rapport-frouin> (consulté le 19/03/2021)

2.4. Typologie des livreurs selon leur activité et leur statut

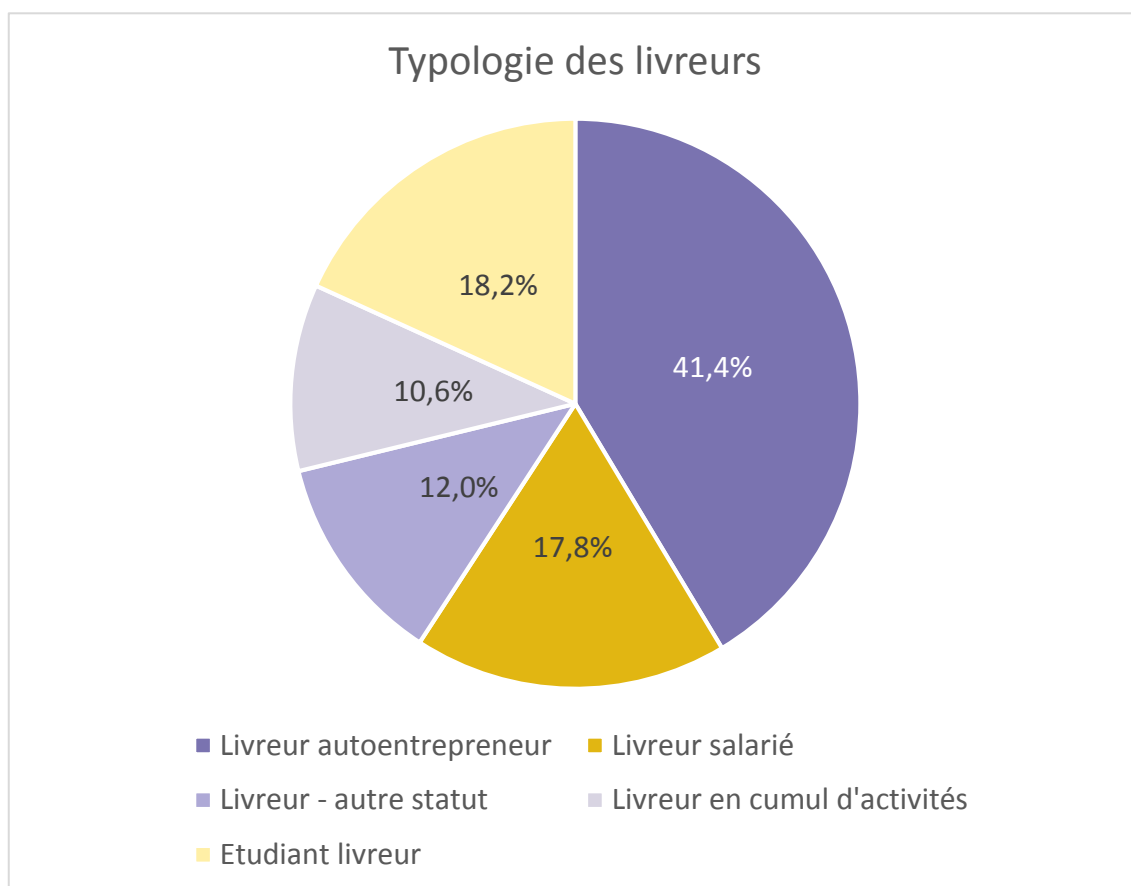


Figure 9 : Répartition des livreurs selon la typologie d'activité et de statut établie (échantillon total – n=517)

En croisant le statut d'activité des livreurs avec le fait d'exercer ou non une autre activité en parallèle, qu'il s'agisse de la poursuite d'études ou d'une activité professionnelle, nous pouvons construire une **typologie des livreurs par statut**. Celle-ci est composée de cinq catégories :

- **Livreurs autoentrepreneurs**, soit les livreurs ayant un statut d'autoentrepreneur (ou indiquant qu'ils en ont un) et dont la livraison constitue l'unique activité, qui représentent 41,4% de notre échantillon ;
- **Livreurs salariés**, soit les livreurs ayant un statut de salarié, à temps plein ou à temps partiel, et dont la livraison constitue l'unique activité, qui représentent 17,8% de notre échantillon ;
- **Livreurs à autre statut**, livreurs dont la livraison constitue l'unique activité et qui ne sont ni autoentrepreneurs ni salariés (soit des statuts d'intérimaires, de coopérateurs ou indéterminés), qui représentent 12% de notre échantillon ;
- **Livreurs en situation de cumul d'activités professionnelles**, exerçant une autre activité en parallèle (quel que soit le statut sous lequel ils exercent leur activité de livreur), qui représentent 10,6% de notre échantillon ;
- **Livreurs étudiants**, livreurs suivant actuellement une formation (quel que soit le statut sous lequel ils exercent leur activité de livreur), qui représentent 18,2% de l'échantillon.

Ces différentes catégories ne se recoupent donc pas, et certaines caractéristiques prévalent sur les autres. Par exemple, le fait d’être étudiant classe directement le livreur dans la catégorie « livreurs étudiants », quel que soit son statut. Un « étudiant livreur » peut donc également exercer une autre activité que la livraison, en plus de ses études, même si ce phénomène est marginal (cela ne concerne que 4 individus sur l’ensemble de l’échantillon). Aussi, les trois premières catégories concernent uniquement les livreurs dont l’unique activité est la livraison. Le schéma ci-dessous illustre la façon dont les enquêtés sont répartis dans les différentes catégories de la typologie.

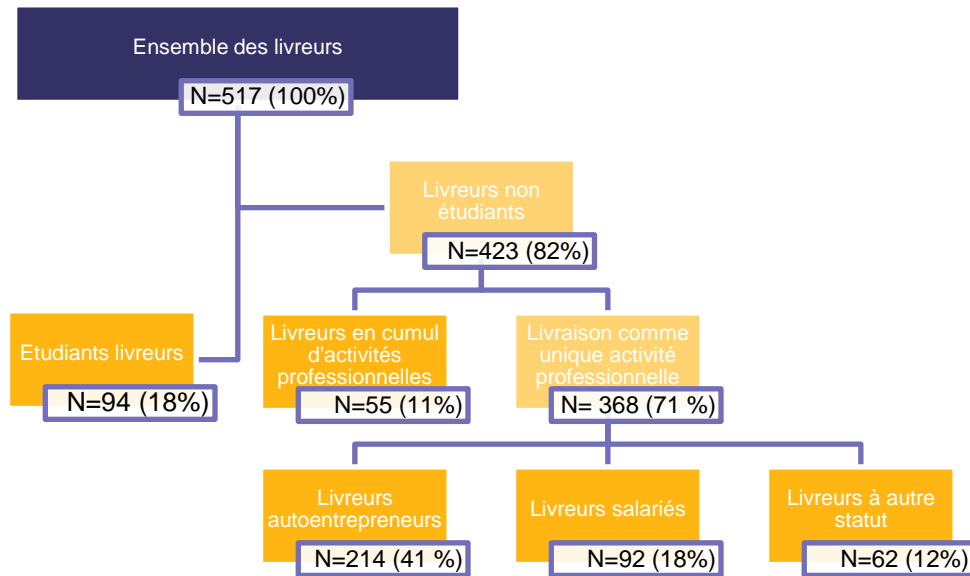


Figure 10 : Schéma de la typologie d’activité et de statut établie

a) Livreurs autoentrepreneurs (41%)

Les livreurs autoentrepreneurs sont ceux qui disposent de ce statut (ou déclarent en disposer) et n’exercent par ailleurs pas d’autre activité, qu’il s’agisse d’études ou d’une autre activité professionnelle. Ils représentent 41,4% de notre échantillon, et sont donc la **catégorie la plus représentée**. L’âge moyen des livreurs autoentrepreneurs est de 33 ans (identique à leur âge médian). Ils sont donc **un peu plus âgés** que l’ensemble de l’échantillon. Les femmes sont moins représentées parmi les autoentrepreneurs que parmi l’ensemble de l’échantillon. Ils **résident plus fréquemment à Paris** (66,8% d’entre eux, contre 58,6% pour l’ensemble de l’échantillon). Les livreurs autoentrepreneurs apparaissent **moins diplômés** que l’ensemble des livreurs interrogés (ils sont 16,3% à être diplômés du supérieur, contre 26,1% pour l’ensemble des livreurs ; et 54,2% d’entre eux n’ont aucun diplôme, contre 37,5%). En termes de nationalité, ils ne se distinguent pas de l’ensemble de l’échantillon. Ils travaillent avant tout pour Deliveroo (pour 41,6% d’entre eux), Uber Eats (32,2%) ou pour plusieurs plateformes à la fois (dont les deux précédemment cités) dans 12,6% des cas. Ils travaillent sensiblement moins que la moyenne pour Just Eat (2,8% contre 9,7% pour l’ensemble de l’échantillon).

b) Livreurs salariés (18%)

Les livreurs salariés sont les livreurs n’exerçant aucune autre activité et ayant un statut de salarié. Ils constituent 17,8% de notre échantillon. Près des deux tiers d’entre eux (65,2%) sont salariés à temps partiel, pour un peu plus d’un tiers de salariés à temps plein (34,8%). Par rapport à l’ensemble de l’échantillon, les livreurs salariés sont **légèrement plus jeunes** (âge moyen de 30 ans, contre 31 ans et âge

médian de 29 ans contre 30 ans), ils sont moins fréquemment sans diplôme (18,5% contre 37,5%) mais sont également moins fréquemment diplômés du supérieur (19,6% contre 26,1%), ceux dont le plus haut niveau de diplôme est le baccalauréat sont alors surreprésentés (38% contre 17,6%). Ils ont **moins fréquemment la nationalité française** (6,5% contre 9,7%) et **résident moins fréquemment à Paris** (43,5% d'entre eux, contre 58,6% pour l'ensemble de l'échantillon), et plus fréquemment en Seine-Saint-Denis (32,6% contre 22,8% pour l'ensemble de l'échantillon) et dans les Hauts-de-Seine (17,4% contre 7,9% pour l'ensemble de l'échantillon). Ils sont respectivement 39,1 % et 33,7 % à déclarer travailler pour Uber Eats et Deliveroo. Ils sont surreprésentés chez Stuart (13 % travailleraient pour cette plateforme contre 8,5 % en moyenne) et dans une moindre mesure chez Just Eat (10,9 % contre 9,7 %). Ils ne travaillent presque jamais pour plusieurs plateformes à la fois (1,1 % des livreurs salariés) contrairement au reste de l'échantillon.

c) Livreurs à autre statut (12%)

Il s'agit ici des enquêtés dont la livraison est l'unique activité, et qui ne sont ni autoentrepreneurs, ni salariés. Cette catégorie représente 12% de l'échantillon étudié, soit 62 enquêtés. Parmi eux, **plus des trois quarts sont coopérateurs**, soit 48 enquêtés. 5 sont intérimaires et les autres n'indiquent pas de statut (sans statut ou ne sait pas). Bien que constituant un petit sous-échantillon (n=62) composite, les livreurs à autre statut sont **un peu plus âgés** que l'ensemble de l'échantillon (âge moyen de 32 ans contre 31 ans et âge médian de 32 ans également, contre 30 ans). Les **femmes sont plus représentées** (12,9% contre 7,4%) et ils sont bien moins diplômés (67,7% d'entre eux n'ont aucun diplôme, alors que ce n'est le cas que de 37,5% des individus à l'échelle de l'ensemble de l'échantillon). Seul l'un d'entre eux est de nationalité française. La **proportion de Parisiens est moins élevée** que dans l'ensemble de l'échantillon (40,3% contre 58,6), au profit de la part d'Essonnais (16,1% contre 2,9%), phénomène pouvant être lié à la taille restreinte de ce sous-échantillon (n=62). Près d'un sur trois (32,3 %) déclarent être amenés à travailler pour plusieurs plateformes. Ils sont par ailleurs surreprésentés chez Just Eat (17,7 % contre 9,7 %) et Frichti (6,5 % contre 3,7 %).

d) Livreurs en situation de cumul d'activités professionnelles (11%)

Il s'agit des livreurs qui exercent en parallèle une autre activité professionnelle, qu'il s'agisse de leur activité principale ou secondaire. Ils constituent 10,6% de notre échantillon. **Près de la moitié d'entre eux effectuent leur activité de livraison en tant qu'autoentrepreneurs**, soit 26 sur 55 livreurs, 15 en tant que salariés (13 à temps partiel et 2 à temps plein), l'un d'entre eux est coopérateur et 5 sont intérimaires (8 sans statut/ne sait pas). En termes sociodémographiques, **les femmes sont un peu moins représentées** parmi cette catégorie de livreurs que parmi l'ensemble de l'échantillon (5,5%, contre 7,5%). Ils sont aussi **légèrement plus âgés** (âge moyen de 33 ans et âge médian de 31 ans). Ils ne se distinguent pas significativement du reste de l'échantillon pour ce qui est du lieu de résidence. La **proportion de ceux dont le plus haut niveau de diplôme est le bac est plus importante qu'au sein de l'ensemble de l'échantillon** (29,1% contre 17,6%), **de même que ceux qui ont la nationalité française** (16,4% contre 7,5%). 60% d'entre eux exercent leur autre activité professionnelle à temps partiel. 12,7% l'exercent en tant que salarié d'un restaurant et 7,3% comme salarié dans la logistique. C'est principalement chez Uber Eats (36, %) et chez Deliveroo (32,7 %) qu'ils viennent chercher un complément de revenus.

e) Livreurs étudiants (18%)

Il s'agit des livreurs qui sont par ailleurs étudiants. Ils constituent 18,2% de l'échantillon, une proportion deux fois supérieure à celle enregistrée un an auparavant et qui pourrait traduire un effet de la crise sanitaire sur les conditions de vie des étudiants. **Le statut le plus représenté parmi les étudiants livreurs est le statut de salarié (41,5%),** essentiellement à temps partiel (37 sur les 94 étudiants interrogés, et 2 salariés à temps plein). **Le statut d'autoentrepreneur est également largement représenté,** avec 37% d'étudiants livrant en tant qu'autoentrepreneur. 7 sont coopérateurs, 5 intérimaires et 6 correspondent à la catégorie autre/sans statut/ne sait pas. De manière logique, les livreurs étudiants sont **plus jeunes** que le reste de l'échantillon (âge moyen et médian de 24 ans). Les **femmes sont un peu plus représentées** parmi eux (11,7% contre 7,4%), ainsi que les **personnes ayant la nationalité française** (12,8% contre 9,7%). Comparativement à l'ensemble de l'échantillon, les **Parisiens sont légèrement plus représentés** parmi les livreurs étudiants (63,6%), à l'inverse des Séquano-Dionysiens (20,2% contre 22,8%). Une minorité d'entre eux (4 individus, soit 4,3%) exerce une autre activité en parallèle. Les étudiants livrant pour Just Eat, Frichti et Glovo sont respectivement 18,4 %, 7,4 % et 4,3 %; et apparaissent ainsi significativement surreprésentés par rapport à l'ensemble de l'échantillon (respectivement 9,7 %, 3,7 % et 1,9 %).

Synthèse Partie 1 : Qui sont les livreurs ?

93% des livreurs sont des hommes.

L'âge moyen est de 31 ans (âge médian de 30 ans). 66% des livreurs ont moins de 35 ans.

59% résident à Paris et 23% en Seine-Saint-Denis.

10% des livreurs ont la nationalité française.

38% ne possèdent aucun diplôme. Seuls 26% sont diplômés du supérieur.

18% des livreurs sont étudiants, soit plus du double qu'en 2020.

12% des livreurs exercent par ailleurs une autre activité professionnelle, en majorité à temps partiel.

54% des livreurs exercent cette activité sous le statut d'autoentrepreneur, 28% sont salariés et 11% sont coopérateurs (en forte hausse par rapport à l'année précédente).

Une typologie, établie en fonction de l'activité et du statut des livreurs, permet d'aboutir à la répartition suivante :

- 41% de livreurs autoentrepreneurs ;
- 18% de livreurs salariés ;
- 12% de livreurs à autre statut ;
- 11% de livreurs en cumul d'activités professionnelles ;
- 18% de livreurs étudiants.

Partie 2

Comment travaillent les livreurs ?

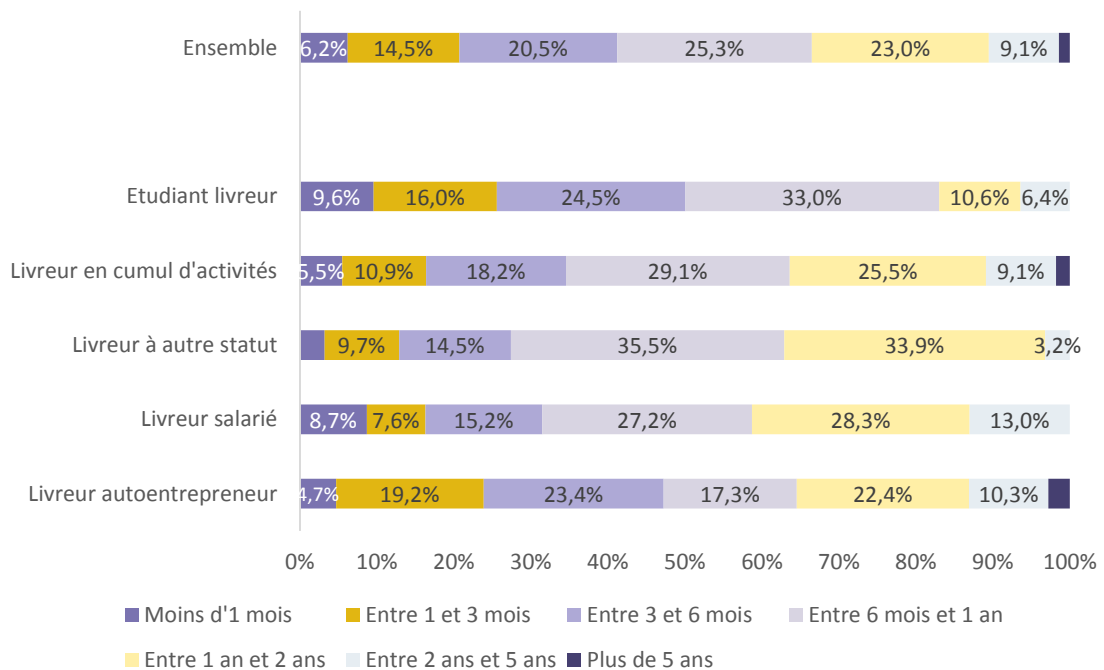
Après avoir présenté le profil des livreurs – des hommes, jeunes, peu diplômés, résidant à Paris et en proche banlieue – nous pouvons maintenant nous intéresser à leur activité. Comment travaillent les livreurs ? Quels sont pour eux les conditions d'exercice de cette activité ? La typologie d'activité et de statut en cinq grandes catégories définies dans la partie précédente sera utilisée ici.

1. Parcours des livreurs

Avant de rentrer dans le détail de l'activité de livraison pour des plateformes, nous pouvons au préalable présenter le parcours des livreurs (ancienneté, raison de ce choix d'activité).

1.1. Une faible ancienneté dans l'activité de livraison

Depuis quand exercez-vous cette activité de livreur pour cette ou ces plateformes ?



Test de significativité : khi-deux de Pearson ; Statistique du test : 49,362 ; ddl : 24 ; p-value : 0,002***

Figure 11 : Ancienneté des livreurs par catégorie (échantillon total – n=517)

Les **deux tiers** des livreurs enquêtés exercent cette activité **depuis moins d'un an** (et même 20,7% depuis moins de trois mois), 23% depuis un à deux ans et environ 10% depuis plus longtemps. Si l'on remonte au-delà de cinq ans, seuls 1,4% des livreurs interrogés exerçaient déjà cette activité. L'ancienneté est donc très faible dans ce secteur.

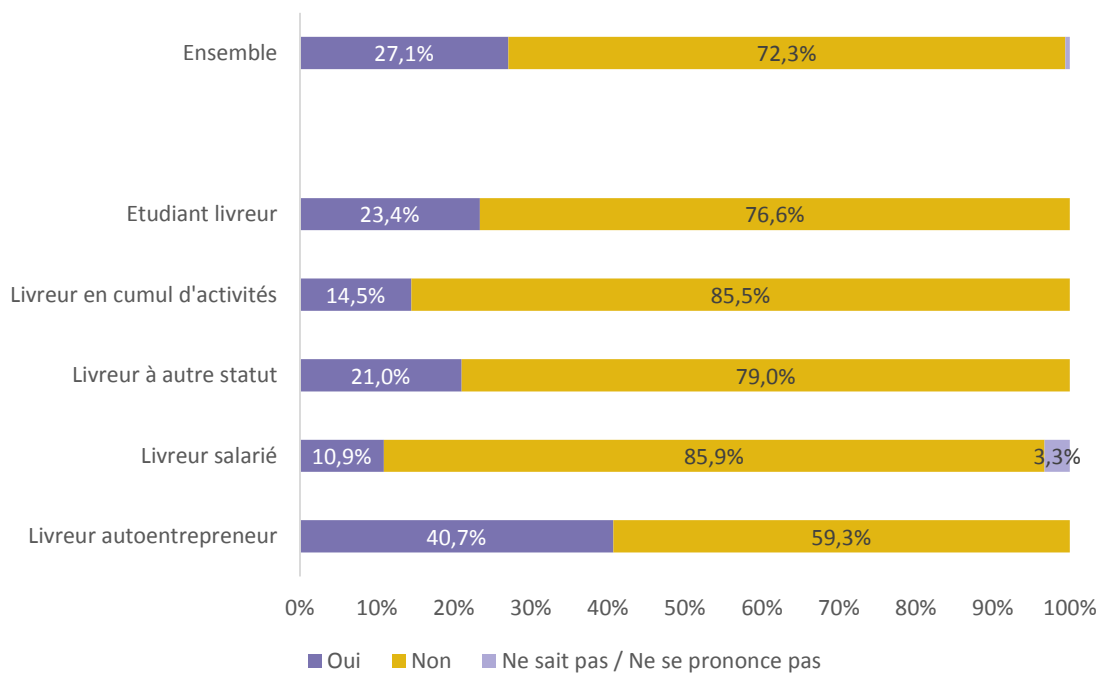
L'**ancienneté** des livreurs apparaît ici **plus importante que dans l'enquête menée en 2020** (79% des livreurs en 2020 exerçaient cette activité depuis moins d'un an, contre 66,5% en 2021 ce qui traduirait un

renversement de tendance : quand le « turnover » avait tendance à augmenter entre 2018 et 2020, il se pourrait que ce secteur commence à stabiliser sa base de travailleurs ou que la pandémie ait un effet de ce type, qui pourrait donc être conjoncturel.

Sur l'ensemble de l'échantillon, nous avons vu que 41,2% des livreurs exercent cette activité depuis moins de six mois et 66,5% depuis moins d'un an. Les **étudiants livreurs** constituent la catégorie de livreurs **les plus récents** dans l'exercice de cette activité, avec 50,1% d'entre eux ayant une ancienneté inférieure à six mois et 83,1% d'entre eux une ancienneté inférieure à un an. Cela peut s'expliquer par leur statut d'étudiants (les études couvrent en général une période de temps limitée dans le cycle de vie des individus), mais pourrait aussi être une des conséquences de la crise sanitaire et des mesures mises en place dans ce cadre (précarisation accrue des étudiants, réduction des possibilités en matière d'emploi étudiant, d'où un recours à l'activité de livraison, l'une des rares à être autorisée en période de confinement ou couvre-feu). À l'inverse, les **livreurs salariés** et les **livreurs en cumul d'activités professionnelles** ont une **ancienneté plus élevée** que les autres catégories : seuls 31,5% des livreurs salariés ont débuté la livraison il y a moins de six mois et 58,7% il y a moins d'un an ; seuls 34,6% des livreurs en cumul d'activité ont débuté la livraison il y a moins de six mois et 63,7% il y a moins d'un an.

1.2. Une première activité professionnelle en France pour un peu plus d'un quart des livreurs

Est-ce que cette activité de livreur pour des plateformes est votre première activité professionnelle en France ?



Test de significativité : khi-deux de Pearson ; Statistique du test : 51,113 ; ddl : 8 ; p-value : <0,001***

Figure 12 : Première activité professionnelle des livreurs en France par catégorie (échantillon total – n=517)

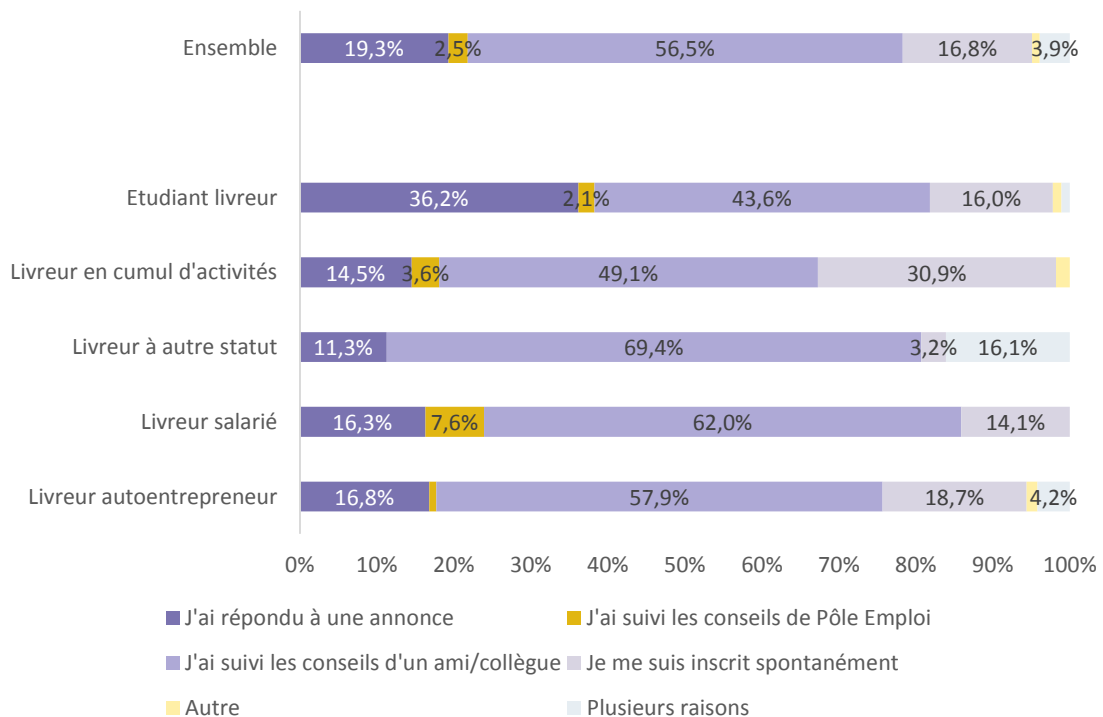
La livraison pour des plateformes est la **première activité professionnelle exercée en France pour un peu plus d'un quart des livreurs**. Ce résultat reflète avant tout le jeune âge des livreurs.

La catégorie de livreurs au sein de laquelle ceux pour qui cette activité constitue la première activité professionnelle effectuée en France sont les plus représentés est celle des **autoentrepreneurs** (c'est le cas pour 40,7% d'entre eux, contre 27,1% de l'ensemble de l'échantillon). Les primo-actifs en France sont sous-représentés au sein des autres catégories, et notamment parmi les livreurs salariés (10,9%) et livreurs en cumul d'activités professionnelles (14,5%). Les étudiants ne sont pas plus fréquemment primo-actifs : au contraire, ils sont même légèrement moins nombreux que l'ensemble des livreurs à déclarer que leur activité de livreurs pour plateformes constitue leur première activité professionnelle en France (23,4%).

Par ailleurs, si l'on laisse de côté les étudiants (qui constituent une catégorie spécifique vis-à-vis de l'emploi, puisqu'ils ne sont pas encore sur le marché du travail, en dehors de l'occupation de « jobs étudiants », qui ne reflètent que rarement le type d'emploi qu'ils viseront à l'issue de leurs études)¹², les livreurs étrangers sont plus récents dans l'activité de livraison que ceux ayant la nationalité française (65,2% des livreurs étrangers non étudiants exercent cette activité depuis moins d'un an, contre 39,4% pour ceux ayant la nationalité française). Il ressort également que l'activité de livraison est plus fréquemment la première activité professionnelle exercée en France par les livreurs non étudiants ayant la nationalité étrangère (première activité pour 30,1% d'entre eux) que par ceux ayant la nationalité française (5,3%). La livraison pour des plateformes peut donc constituer une activité pour des primo-arrivants sur le territoire.

1.3. Comment devient-on livreur ? Le rôle clé du bouche-à-oreille

Comment êtes-vous devenu livreur ?



Test de significativité : khi-deux de Pearson ; Statistique du test : 85,081 ; ddl : 20 ; p-value : <0,001***

¹² Même en effectuant ces analyses sur l'échantillon total, donc en conservant les étudiants, les résultats observés vont dans le même sens. 48% des livreurs ayant la nationalité française ont débuté cette activité depuis moins d'un an, contre 68,5% pour les livreurs n'ayant pas la nationalité française. La livraison est la première activité professionnelle exercée en France pour 12% des livreurs de nationalité française, contre 28,7% des livreurs étrangers.

Figure 13 : Entrée dans l'activité de livraison par catégorie de livreurs (échantillon total – n=517)

La majorité des enquêtés sont devenus livreurs en suivant les **conseils d'un ami ou d'un collègue** (56,5%), quand 19,3% ont répondu à une annonce, 16,8% se sont inscrits spontanément et seulement 2,5% se sont inscrits sur les conseils de Pôle Emploi. Près de 4% des enquêtés ont sélectionné plusieurs raisons parmi les modalités proposées.

Les livreurs à autre statut sont ceux qui sont le plus fréquemment devenus livreurs sur les conseils d'un ami ou d'un collègue (c'est le cas de 69,4% d'entre eux, contre 56,5% pour l'ensemble de l'échantillon). La catégorie des **étudiants** se distingue également par la **surreprésentation des livreurs ayant répondu à une annonce** (36,2%, contre 19,3% dans l'ensemble de l'échantillon), ce qui amène à se demander si les plateformes cherchent à attirer ce type de public par des actions de communication ciblées.

Il ressort donc que la livraison pour des plateformes représente une activité avec relativement peu d'ancienneté et un fort renouvellement, constituant un emploi de transition ou un emploi – précaire – d'« insertion » dans le monde du travail en France, argument mis en avant par les plateformes¹³.

2. Plateformes de livraison

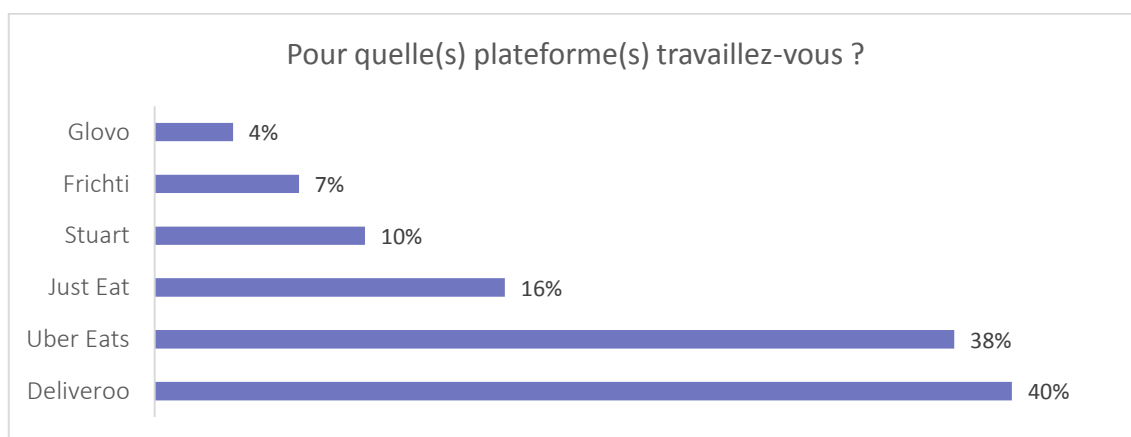


Figure 14 : Plateformes pour lesquelles travaillent les livreurs (échantillon total – n=517)

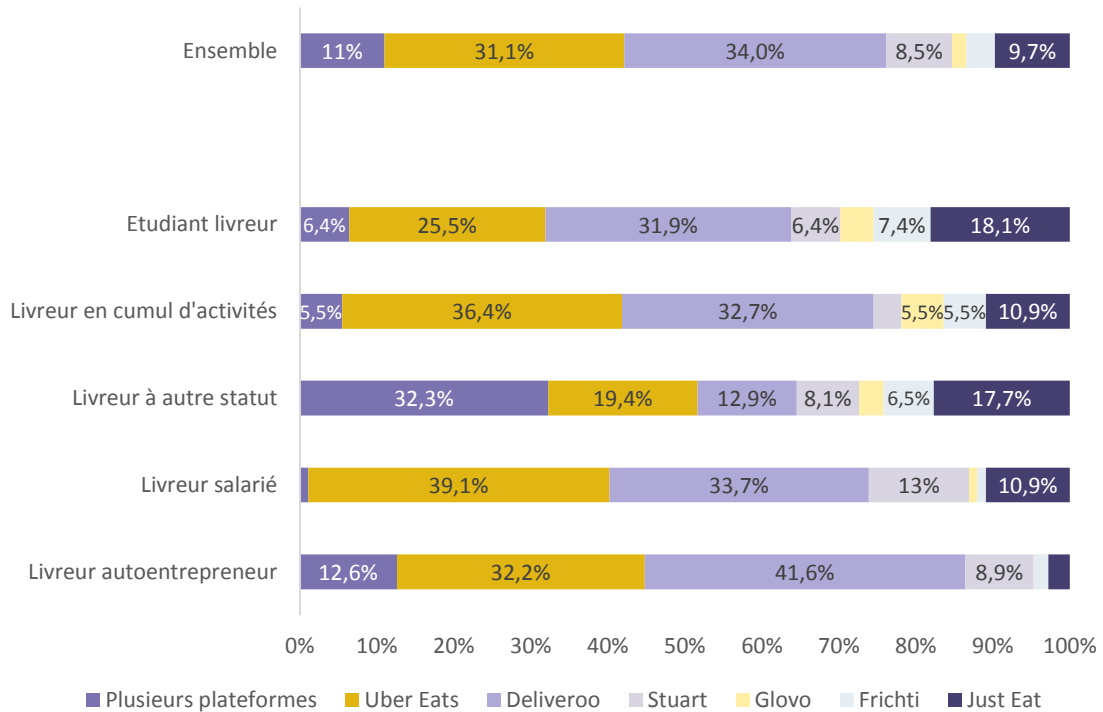
Nous avons demandé aux livreurs interrogés d'indiquer les plateformes pour lesquelles ils travaillent. Il ressort que **la plateforme la plus représentée est Deliveroo**, avec 40,2% des livreurs enquêtés travaillant pour cette dernière. Elle est **suivie de près par Uber Eats**, avec 37,5% des livreurs concernés. Les autres plateformes sont bien moins largement représentées : 16,4% des livreurs travaillent pour Just Eat, 9,9% pour Stuart, 6,8% pour Frichti et 3,7% pour Glovo.

Si un même livreur peut **travailler pour plusieurs plateformes différentes**, cette situation ne concerne en pratique que 11% des livreurs interrogés, soit une **minorité**. En effet, seuls 57 livreurs sur les 517 enquêtés indiquent travailler pour différentes plateformes : 46 travaillent simultanément pour deux plateformes, 16 pour trois plateformes et un seul pour quatre plateformes. 12 des 57 livreurs multiplateformes ne

¹³ <https://www.uber.com/fr/newsroom/uber-eats-un-tremplin-pour-les-livreurs/> (consulté le 19/03/2021)

travaillent ni pour Deliveroo, ni pour Uber Eats, dont nous avons vu qu’elles constituent les plateformes les plus représentées.

Pour quelle(s) plateforme(s) travaillez-vous ?



Test de significativité : khi-deux de Pearson ; Statistique du test : 101,680 ; p-value : <0,001***

Figure 15 : Plateformes pour lesquelles travaillent les livreurs par catégorie (échantillon total – n=517)

43% des **livreurs autoentrepreneurs** travaillent pour **Uber Eats** et 50,5% pour **Deliveroo**, soit **davantage que l’ensemble de l’échantillon**. 21,3% des **étudiants** travaillent pour **Just Eat**, contre 16,4% à l’échelle de l’ensemble des livreurs interrogés (les étudiants travaillent par ailleurs moins fréquemment que l’ensemble pour Uber Eats et Deliveroo). Là encore, cela soulève la question des canaux de recrutement utilisés par cette plateforme. Les livreurs à autre statut, travaillent bien plus fréquemment pour différentes plateformes à la fois, quand les livreurs salariés ne se retrouvent presque jamais dans cette situation. Précisons que, parmi les livreurs à autre statut, la surreprésentation des livreurs multiplateformes est essentiellement portée par les coopérateurs, qui constituent d’ailleurs la majorité des individus appartenant à cette catégorie.

À noter que Just Eat ne se distingue pas des autres plateformes pour ce qui est de la part de salariés, alors qu’elle annonce évoluer vers un modèle de recrutement en CDI¹⁴. Parmi les 85 livreurs de Just Eat, 24 déclarent être salariés (dont 20 à temps partiel), soit 28,2% d’entre eux, soit exactement la même proportion que l’ensemble de l’échantillon. En février 2021, Just Eat aurait recruté 700 salariés en CDI, avec un objectif de 4 500 livreurs d’ici fin 2021.

¹⁴ https://www.lemonde.fr/economie/article/2021/02/20/livraison-de-repas-aux-particuliers-just-eat-change-de-modele-et-passe-au-salariat_6070644_3234.html (consulté le 19/03/2021)

3. Type de véhicule utilisé

Le type du véhicule utilisé par les livreurs a été renseigné directement par l'enquêteur dans la mesure du possible. Il s'agit donc du véhicule utilisé au moment de l'enquête. En cas de difficulté à déterminer le type de véhicule (véhicule ne se trouvant pas à proximité, ou regroupement de plusieurs véhicules au lieu de l'interview), la question a pu être directement posée à la personne enquêtée.

3.1. Une très grande majorité de livreurs à deux-roues, avec une prépondérance du vélo sur le deux-roues motorisé

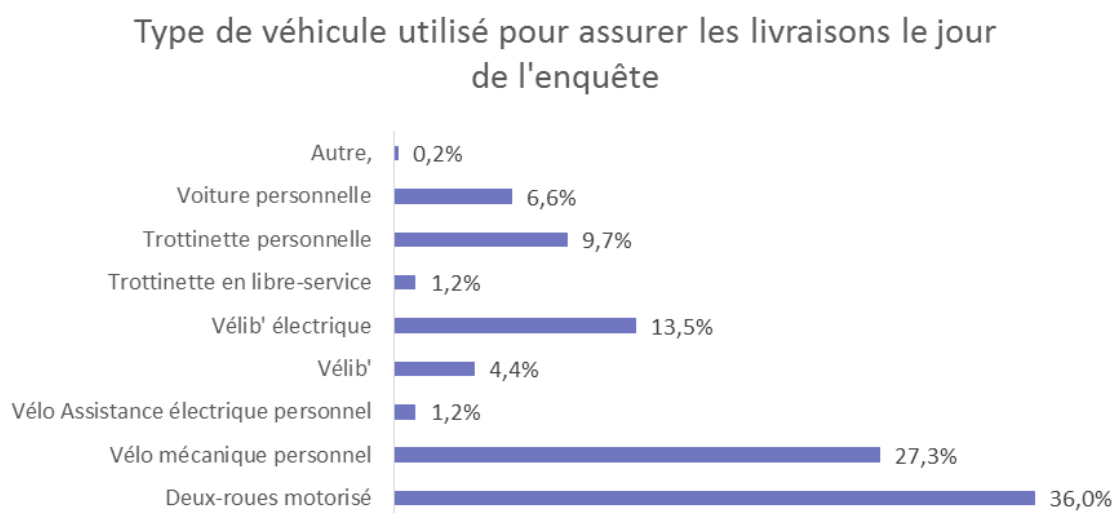


Figure 16 - Répartition des livreurs selon le véhicule (échantillon total – n=517)

Le **véhicule le plus utilisé** est le **vélo**, utilisé par plus de 46% des livreurs au moment de l'enquête, **suivi du deux-roues motorisé**, utilisé par 36% d'entre eux. Plus de 80% des livreurs instantanés de repas sont donc des livreurs à deux-roues. La proportion de livreurs à deux-roues motorisés observée dans l'enquête précédente est similaire à celle observée ici, mais la proportion de livreurs à vélo a diminué par rapport à l'année précédente (46,4% ici contre 62% en 2020), au profit de la trottinette. La trottinette est en effet utilisée par un peu plus de 10% des livreurs le jour de l'enquête. Il s'agit essentiellement de trottinettes personnelles, la trottinette en libre-service étant un mode partagé relativement coûteux à utiliser (un abonnement mensuel au service de trottinettes électriques Lime à Paris coûte par exemple 39€¹⁵, alors qu'un abonnement V-Max incluant l'utilisation de Vélib' électriques coûte 8,30€/mois¹⁶). Toutefois, l'option « trottinette » n'était pas proposée dans l'enquête 2020.

Parmi les livreurs à vélo, on observe que **61% des vélos utilisés sont des vélos personnels** (essentiellement mécaniques), pour **39% de Vélib'** (électriques dans les trois quarts des cas). Ce sont donc **trois livreurs à vélo sur dix qui utilisent un Vélib' électrique** pour leur activité professionnelle.

¹⁵ <https://www.presse-citron.net/les-trottinettes-lime-revoient-leurs-tarifs-pour-le-confinement/> (consulté le 19/03/2021)

¹⁶ <https://www.velib-metropole.fr/offers#subscription> (consulté le 19/03/2021)

De manière générale, **près d'un cinquième** des livreurs (19,1%) utilisent un **véhicule en libre-service** le jour de l'enquête.

Enfin, la voiture n'est utilisée que par une faible proportion de livreurs (6,6%), mais davantage que dans l'enquête 2020 (1%). Ce constat est peut-être le signal faible d'une future tendance à la hausse du nombre de livreurs pour plateformes utilisant une voiture, tendance déjà à l'œuvre dans des espaces urbains moins centraux selon plusieurs témoignages dans les médias. Il faut, de surcroît, rappeler ici le risque de biais de sélection pouvant réduire la part de livreurs automobilistes, les enquêteurs interpellant plus fréquemment des livreurs à deux-roues, plus visibles et plus facilement identifiables dans l'espace public que les livreurs en voiture. Notons enfin qu'une personne a déclaré réaliser ses livraisons en transports en commun (unique représentant de la catégorie « Autre »).

Catégorie de livreur		Type de véhicule utilisé le jour de l'enquête								
		Deux-roues motorisé	Vélo mécanique personnel	VAE personnel	Vélib'	Vélib' électrique	Trottinette en libre-service	Trottinette personnelle	Voiture personnelle	Autre
Ensemble	Fréquence	36,0%	27,3%	1,2%	4,4%	13,5%	1,2%	9,7%	6,6%	0,2%
	Effectif	186	141	6	23	70	6	50	34	1
Etudiant livreur	Fréquence	16,0%	30,9%	2,1%	8,5%	14,9%	3,2%	22,3%	1,1%	1,1%
	Effectif	15	29	2	8	14	3	21	1	1
Livreur en cumul d'activités	Fréquence	32,7%	27,3%	3,6%	1,8%	10,9%	0,0%	7,3%	16,4%	0,0%
	Effectif	18	15	2	1	6	0	4	9	0
Livreur à autre statut	Fréquence	9,7%	59,7%	0,0%	1,6%	3,2%	1,6%	21,0%	3,2%	0,0%
	Effectif	6	37	0	1	2	1	13	2	0
Livreur salarié	Fréquence	21,7%	14,1%	1,1%	10,9%	19,6%	2,2%	10,9%	19,6%	0,0%
	Effectif	20	13	1	10	18	2	10	18	0
Livreur autoentrepreneur	Fréquence	59,3%	22,0%	0,5%	1,4%	14,0%	0,0%	0,9%	1,9%	0,0%
	Effectif	127	47	1	3	30	0	2	4	0

Test de significativité : khi-deux de Pearson ; Statistique du test : 221,328 ; ddl : 32 ; p-value : <0,001***

Figure 17 : Type de véhicule utilisé par catégorie de livreurs (échantillon total – n=517)

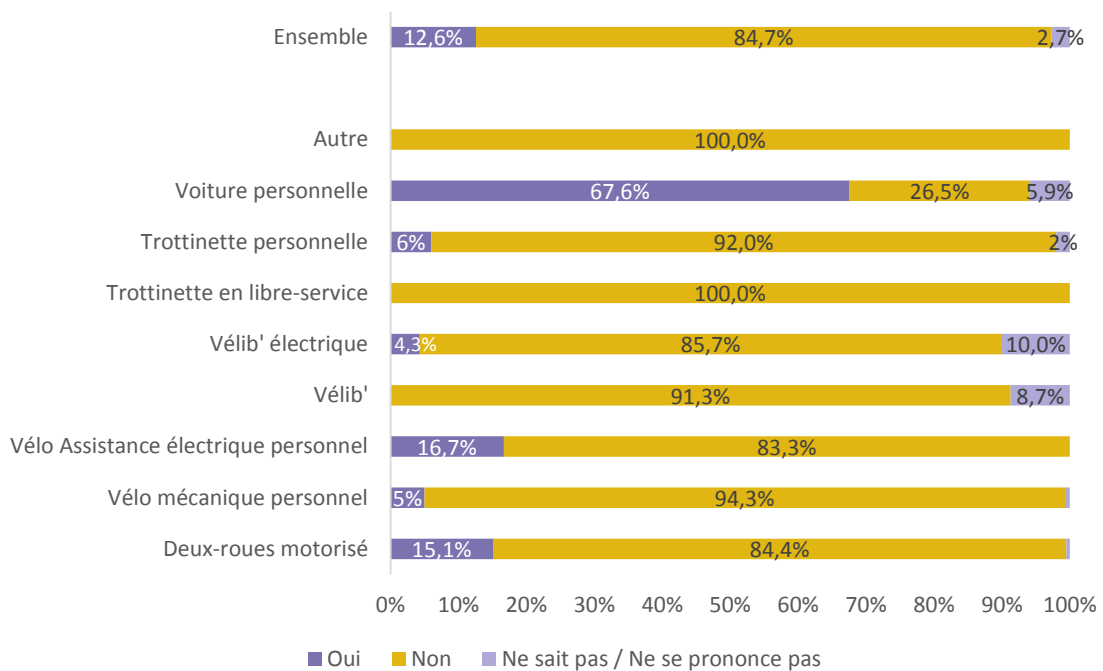
Par rapport à l'ensemble de l'échantillon, les livreurs **autoentrepreneurs** utilisent **bien plus fréquemment un deux-roues motorisé** (59,3% contre 36% pour l'ensemble), et moins fréquemment un vélo mécanique personnel (22% contre 27,3%). Les **livreurs salariés** utilisent moins fréquemment un deux-roues motorisé ou un vélo personnel, mais **plus fréquemment des Vélib'** (10,9% d'entre eux utilisent les Vélib' mécaniques et 19,6% des Vélib' électriques).

Les livreurs en cumul d'activités professionnelles se distinguent par leur plus faible utilisation de Vélib', et les **étudiants livreurs** par leur **plus forte utilisation de la trottinette personnelle** (22,3% contre 9,7% pour l'ensemble) du vélo personnel (30,9% d'entre eux utilisent un vélo mécanique personnel, contre 27,3% pour l'ensemble) et, du Vélib' mécanique (8,5% contre 4,4%). Ils utilisent moins fréquemment un deux-roues motorisé (16% contre 36%).

La voiture personnelle est plus fréquemment utilisée par les livreurs salariés et par les livreurs en cumul d'activités : respectivement 19,6% et 16,4% (contre 6,6% à l'échelle de l'échantillon).

Rappelons que l'usage de véhicule motorisé (scooter, moto, voiture) nécessite théoriquement l'obtention d'une « licence de transport intérieur » d'exercice du transport routier de marchandises.

Avez-vous une licence de transport (inscription au registre des transporteurs de marchandises) ?



Test de significativité : khi-deux de Pearson ; Statistique du test : 138,426 ; ddl : 16 ; p-value : <0,001***

Figure 18 : Possession d'une licence selon le type de véhicule utilisé (échantillon total – n=517)

Dès lors qu'un véhicule motorisé est utilisé, il faut en France une **licence** de transport pour exercer l'activité de transporteur de marchandises. Les livreurs utilisant un deux-roues motorisé, ou une voiture, doivent donc disposer d'une telle licence. Au sein de notre échantillon, 12,6% des livreurs déclarent posséder une licence, alors que 36% effectuent leurs livraisons en deux-roues motorisé et 6,6% en voiture. Un croisement entre les variables « Licence » et « Véhicule » fait ressortir que **seule une minorité** des livreurs à deux-roues motorisés disposent d'une licence (15% d'entre eux). Pour la voiture, la proportion pourrait être cependant considérablement plus élevée : 23 des 34 livreurs en voiture déclarent disposer d'une licence, soit les deux tiers d'entre eux.

Dans l'enquête 2020, la question de la licence n'a été posée qu'aux livreurs utilisant un véhicule motorisé : 7% d'entre eux disposaient d'une licence, ce qui suggère (si l'évolution observée entre les deux enquêtes n'est pas faussée par d'éventuels biais de dissimulation) que la possession d'une licence en 2021 a augmenté par rapport à l'année précédente, mais reste toujours très minoritaire.

3.2. Raisons du choix de véhicules en libre-service

Nous avons demandé aux répondants utilisant un véhicule en libre-service le jour de l'enquête (vélo ou trottinette, situation concernant 19% des livreurs) pour quelle(s) raison(s) ils utilisaient ce véhicule (plusieurs réponses étant possibles parmi une liste de modalités prédéfinies).

Pour quelle(s) raison(s) utilisez-vous un véhicule en libre-service pour vos livraisons ?

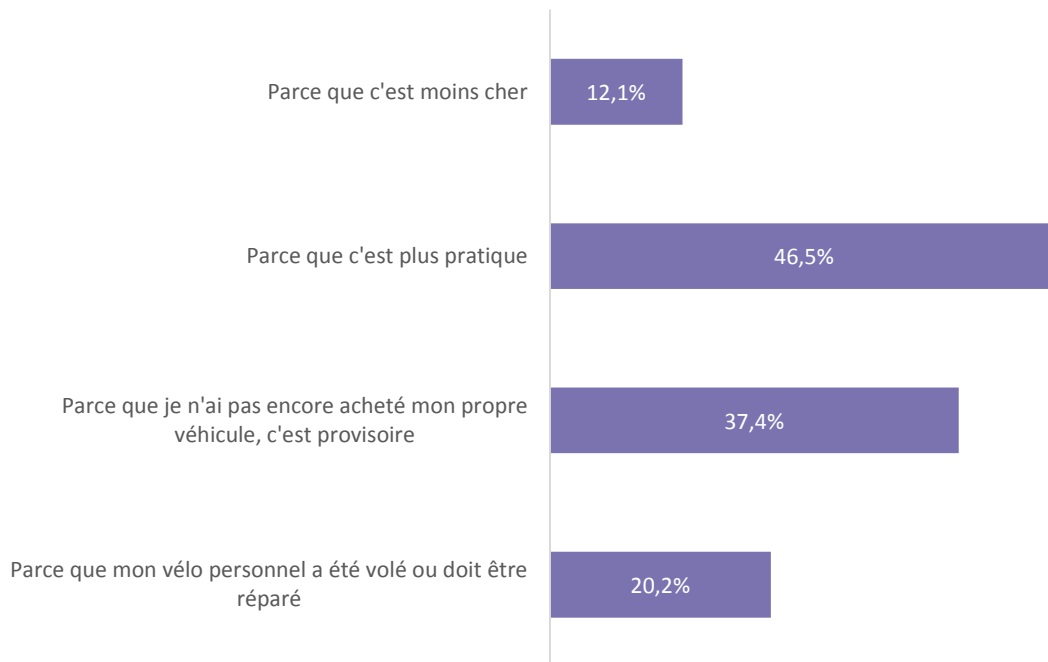


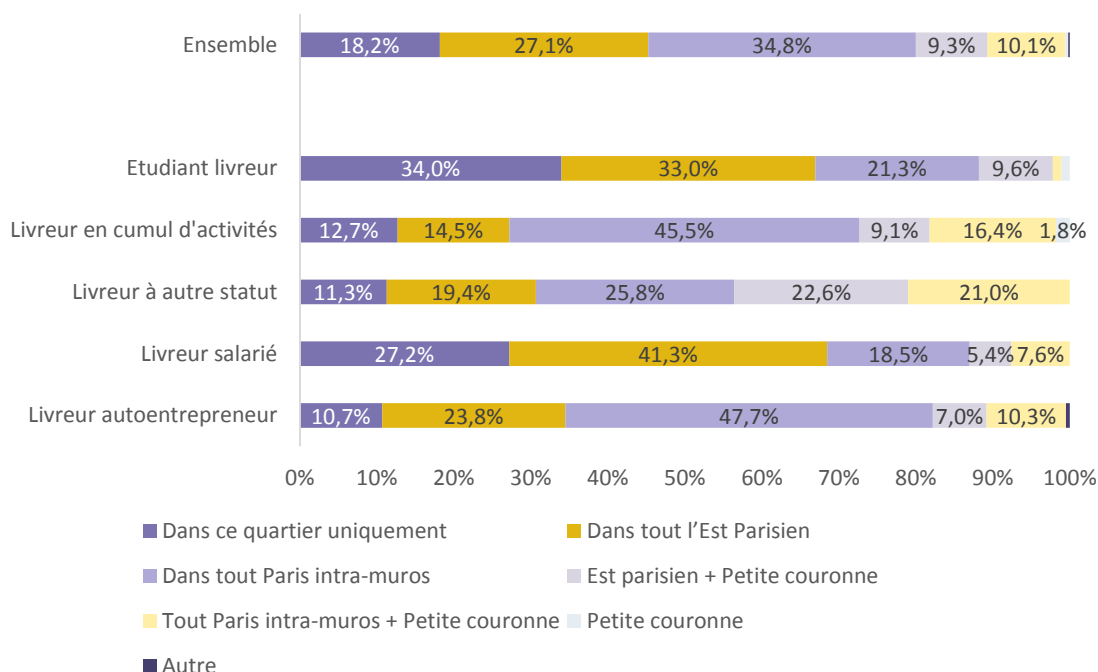
Figure 19 : Raison de l'utilisation d'un véhicule en libre-service (sous-échantillon des livreurs utilisant un Vélib' ou une trottinette en libre-service – n=99)

La raison évoquée le plus fréquemment est la **praticité** (« parce que c'est plus pratique »), évoquée par près de la moitié des livreurs concernés (46,5%). 37,4% d'entre eux ont également expliqué que cela était **provisoire**, dans l'attente de l'achat d'un véhicule personnel. Pour 20,2% d'entre eux, il s'agit d'une solution de repli car leur véhicule personnel a été volé ou doit être réparé. Enfin, 12,1% jugent que cela est moins cher.

4. Secteur de travail des livreurs

Rappelons que, dans le cadre de cette enquête, les livreurs ont été interrogés dans le nord et l'est parisien (cf. Méthodologie).

Quelle est votre zone de chargement habituelle quand vous travaillez pour une plateforme ?



Test de significativité : khi-deux de Pearson ; Statistique du test : 103,951 ; ddl : 24 ; p-value : <0,001***

Figure 20 : Secteur habituel de chargement des livreurs (zone où ils réceptionnent les commandes) par catégorie (échantillon total – n=517)

Près de **35%** des livreurs, dont on rappelle qu'ils ont été interrogés dans le nord et l'est parisien, ont un **secteur de chargement habituellement étendu à tout Paris intra-muros**. Cette proportion est significativement plus élevée dans l'enquête 2020 (53% des enquêtées livraient dans tout Paris intra-muros). 27,1% réceptionnent le plus souvent leurs commandes dans tout l'est parisien (30% en 2020) et 18,2% uniquement dans le quartier où ils ont été interrogés. Près de 20% des livreurs travaillent également en petite couronne (ils sont 9,3% à travailler dans l'est parisien et en petite couronne et 10,1% à travailler dans tout Paris et en petite couronne). On observe donc que les livreurs ont un **secteur de travail relativement étendu**.

Les livreurs **autoentrepreneurs** ont un **rayon d'activité plus étendu** que l'ensemble des livreurs (rappelons qu'ils utilisent plus fréquemment un deux-roues motorisé) : 47,7% d'entre eux livrent dans tout Paris intra-muros. Ils livrent alors moins souvent uniquement dans le quartier du lieu d'enquête (10,7%). C'est **également le cas des livreurs en cumul d'activités professionnelles**, qui sont 45,5% à livrer dans toute la capitale et 16,4% dans tout Paris et en petite couronne. À l'inverse, les **étudiants** ont un **rayon d'action plus resserré** : 34% livrent uniquement dans le quartier où ils ont été interrogés, et seulement 21,3% étendent leurs livraisons à tout Paris, et une proportion marginale se rend en petite couronne. Rappelons que les étudiants utilisent plus fréquemment un vélo et moins souvent un deux-roues motorisé que l'ensemble des livreurs, pouvant expliquer cette zone de desserte moins étendue.

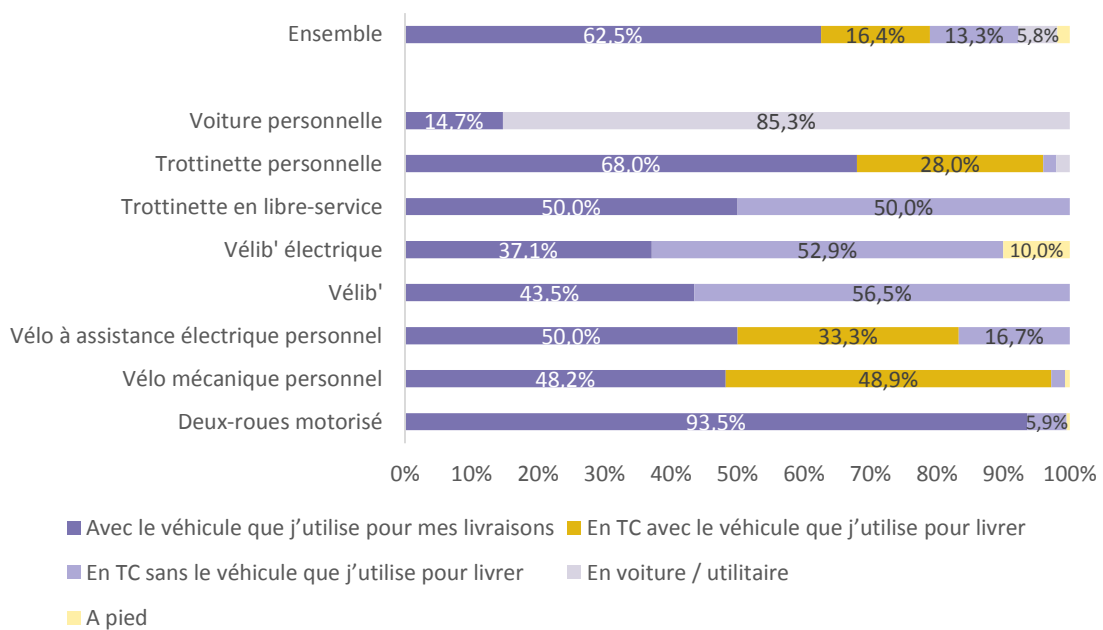
Notons que certaines plateformes communiquent aux livreurs des informations sur la concentration spatiale des demandes, afin de les inciter à se rendre dans ces zones. Deliveroo propose ainsi une « cartographie de la demande », selon trois niveaux d'intensité, à ses livreurs¹⁷. Cela peut alors être pris en compte par les livreurs dans une stratégie de maximisation de leurs revenus.

4.2. Accès au secteur de chargement

Par « secteur de chargement », nous entendons le secteur de travail des livreurs, c'est-à-dire là où ils réceptionnent les commandes. C'est sous ces termes que la zone de chargement a été définie auprès des répondants. Nous nous intéressons donc ici au trajet « domicile-travail » des livreurs.

a) Un accès au secteur de chargement majoritairement effectué avec le véhicule de livraison

Quand vous partez de votre domicile pour aller travailler, comment vous rendez-vous habituellement sur votre zone de chargement ?



Test de significativité : khi-deux de Pearson ; Statistique du test : 829,440 ; ddl : 32 ; p-value : <0,001***

Figure 21 : Mode d'accès à la zone de chargement en fonction du véhicule utilisé (échantillon total – n=517)

La **majorité** des livreurs (62,5%) déclarent se rendre sur leur zone de chargement (là où ils réceptionnent les commandes) **avec le véhicule qu'ils utilisent pour réaliser les livraisons**. Rappelons que plus de 80% des livreurs utilisent un véhicule personnel. Près de **30%** des livreurs se rendent sur leur zone de chargement **en transports en commun**. Plus précisément, 16,4% des livreurs s'y rendent en transport en commun avec le véhicule qu'ils utilisent pour livrer, soit un vélo mécanique personnel pour la majorité d'entre eux ou, moins fréquemment, une trottinette personnelle. Et 13,3% des livreurs rejoignent leur zone de chargement en transports en commun sans le véhicule qu'ils utilisent pour livrer : dans ce second cas, le véhicule de

¹⁷ <https://riders.deliveroo.fr/fr/decouvrez-la-cartographie-de-la-demande> (consulté le 23/03/2021)

livraison est le plus souvent un Vélib' (Vélib' mécanique dans 18,8% des cas et électrique dans 53,6% des cas) et, plus rarement, un deux-roues motorisé (15,9% des cas).

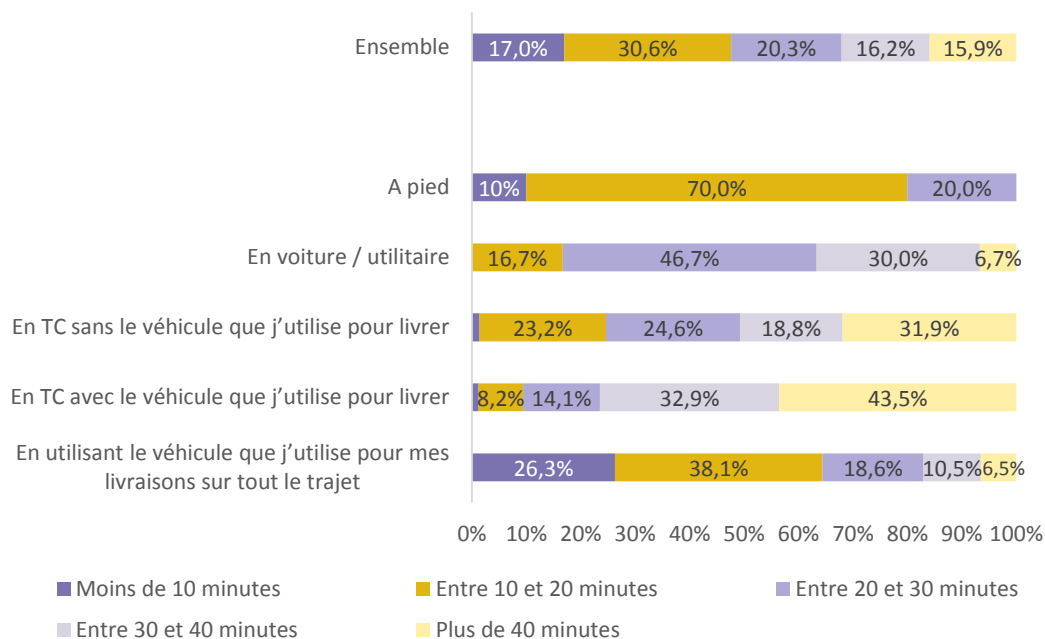
Enfin, 5,8% des livreurs se rendent sur leur zone de chargement en voiture ou en utilitaire et 1,9% à pied. Dans l'enquête 2020, 41% des livreurs se rendaient sur leur lieu de travail à vélo, 31% en deux-roues motorisé, 26% en transports en commun (légèrement moins qu'en 2021) et 2% en voiture ou en utilitaire.

La part de **livreurs à vélo mécanique personnel** se rendant sur leur zone de chargement avec ce véhicule est moins importante que parmi l'ensemble de l'échantillon : ce n'est le cas que de 48,2% d'entre eux. En revanche, ils s'y rendent bien plus fréquemment **en transports en commun** (51% d'entre eux), essentiellement **en emmenant leur vélo avec eux** (48,9%). La quasi-totalité (93,5%) des livreurs à deux-roues motorisé l'utilisent pour se rendre sur leur zone de chargement et 5,9% d'entre eux prennent les transports en commun (sans leur véhicule).

Les livreurs résidant à Paris se rendent plus souvent sur leur zone de chargement avec leur véhicule de livraison et moins souvent en transports en commun, au contraire des livreurs résidant en Seine-Saint-Denis (41,5% utilisent les transports en commun).

b) Un temps d'accès moyen d'une vingtaine de minutes

En général, combien de temps mettez-vous pour accéder à votre secteur de livraison ?



Test de significativité : khi-deux de Pearson ; Statistique du test : 184,897 ; ddl : 16 ; p-value : <0,001***

Figure 22 : Temps d'accès à la zone de chargement en fonction du mode d'accès (échantillon total – n=517)

Les livreurs mettent **en moyenne 22 minutes** pour se rendre sur leur zone de chargement depuis leur domicile (médiane de 20 minutes). 17% des livreurs mettent moins de 10 minutes pour y accéder, 30,6% entre 10 et 20 minutes et 20,3% entre 20 et 30 minutes.

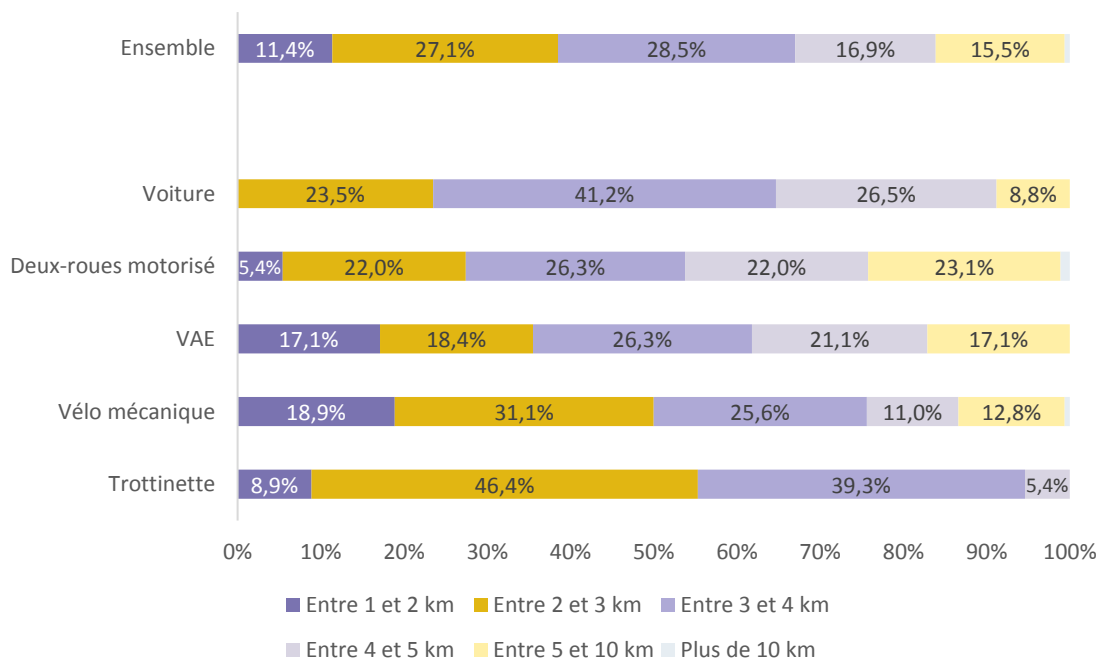
En croisant le temps d'accès à la zone de chargement avec le mode utilisé pour s'y rendre, on observe que les **livreurs qui y accèdent le plus rapidement sont ceux qui utilisent leur véhicule de livraison**, ceux qui empruntent les transports en commun mettent plus de temps pour se rendre sur le lieu où débute habituellement leur journée de travail (probablement parce qu'ils habitent plus loin).

5. Le travail de livreur

Nous pouvons maintenant nous intéresser plus précisément au travail de livraison, et notamment au volume d'activité des livreurs, à travers l'analyse d'indicateurs tels que le nombre d'heures travaillées, ou le nombre de kilomètres parcourus.

5.1. Distance de la dernière livraison : des courses de trois kilomètres en moyenne

Combien de kilomètres faisait votre dernière livraison pour une plateforme ?



Test de significativité : khi-deux de Pearson ; Statistique du test : 70,760 ; ddl : 20 ; p-value : <0,001***

Figure 23 : Distance de la dernière livraison par catégorie de livreurs (sous-échantillon des livreurs utilisant un véhicule individuel – n=516)

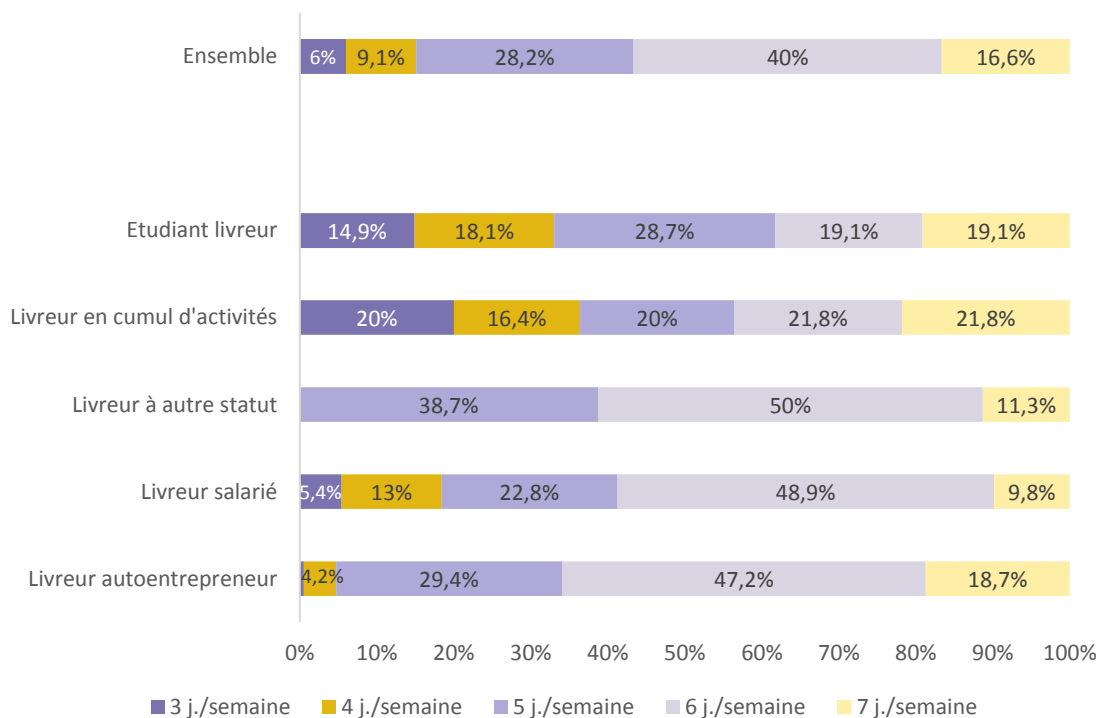
Nous avons interrogé les livreurs sur la distance de leur dernière course, la taille suffisamment importante de notre échantillon nous permettant de considérer celle-ci comme représentative de l'ensemble des courses. Ainsi la **distance moyenne** de la dernière livraison est de **3,2 km** (avec une médiane de 3 km). Les dernières livraisons sont donc essentiellement des livraisons courtes, **83,9%** d'entre elles ayant une distance de **moins de 5 km** et même 38,7% ayant une distance de moins de 3 km.

Plutôt que de croiser cette variable avec le statut des livreurs, il convient ici de mettre la distance de la dernière course en regard du véhicule utilisé, et ce quel que soit son mode d'accès (en possession ou en location). La distance des courses apparaît alors corrélée à la motorisation du véhicule. Les **courses effectuées en deux-roues motorisé** sont **les plus longues** (46,2% faisant 4 km ou plus, avec une distance moyenne de 4,4 km et une médiane de 4 km), suivies de celles effectuées en VAE (38,2% de courses de 4 km ou plus, avec une moyenne et une médiane de 4 km). Les courses réalisées en vélo mécanique concernent des distances plus courtes : seulement 24,4% d'entre elles font 4 km ou plus, avec une moyenne de 3,7 km et une médiane de 3,5 km. Les courses effectuées en trottinette, plus rares, sont également les plus courtes, avec une distance moyenne de 2,4 km (médiane de 2 km) et la quasi-totalité (94,6%) d'entre elles faisant moins de 4 km.

5.2. Journée-type d'un livreur

a) Nombre de jours travaillés par semaine : des variations selon les catégories de livreurs

Combien de jours livrez-vous par semaine en moyenne ?



Test de significativité : khi-deux de Pearson ; Statistique du test : 100,616 ; ddl : 16 ; p-value : <0,001***

Figure 24 : Nombre moyen de jour de livraison hebdomadaire par catégorie de livreurs (échantillon total – n=517)

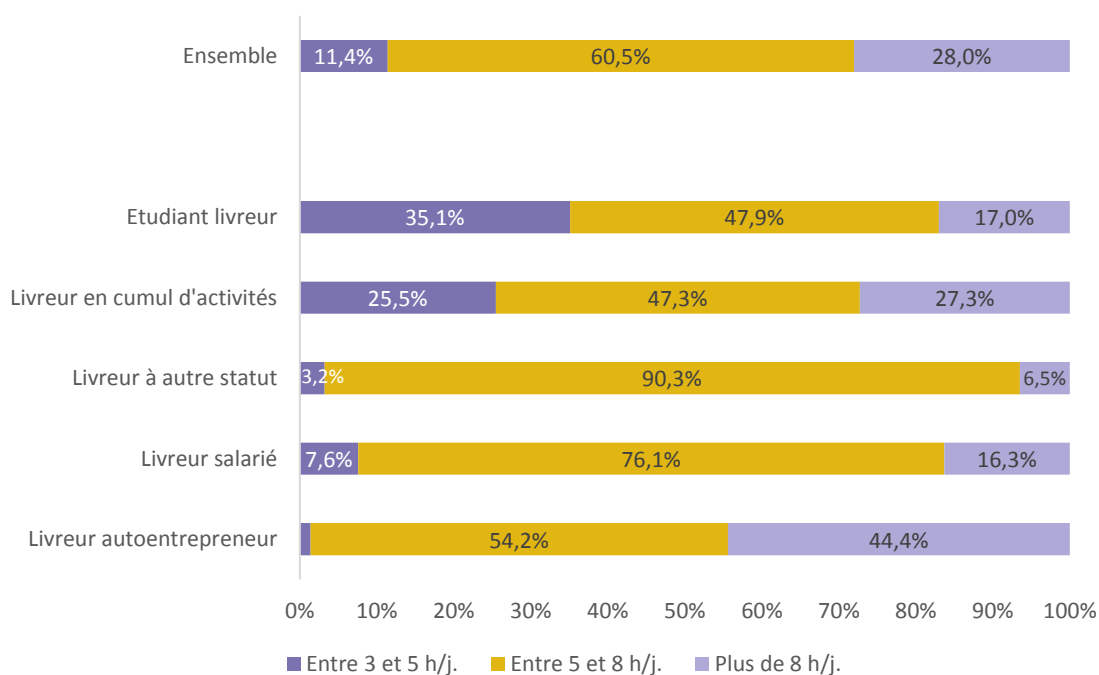
Plus des deux tiers des livreurs travaillent entre cinq et six jours par semaine (28,2% 5j/7 et 40% 6 j/7), et un livreur sur six (16,6%) travaille jusqu'à 7j/7. Aucun des quelque 517 livreurs interrogés ne travaille qu'un ou deux jours par semaine, et ceux travaillant trois ou quatre jours par semaine sont minoritaires (15,1%). En moyenne, un livreur travaille ainsi cinq jours et demi par semaine, et **plus de la moitié des livreurs travaille**

plus de cinq jours par semaine, s'éloignant ainsi des standards de la population active en matière de repos hebdomadaire. Les résultats de l'enquête 2020 sont similaires.

Des différences peuvent toutefois être observées entre catégories de livreurs. Les **livreurs autoentrepreneurs** passent **plus de jours à livrer au cours d'une semaine** que l'ensemble de l'échantillon : 47,2% d'entre eux livrent six jours sur sept (contre 40% pour l'ensemble des livreurs) et 18,7% sept jours sur sept (contre 16,6%), avec une moyenne de 5,8 jours travaillés par semaine (médiane à 6). De manière peu surprenante, les livreurs qui ont par ailleurs une autre activité passent moins de jours par semaine à effectuer des livraisons : les livreurs en cumul d'activités professionnelles ne sont que 21,8% à livrer 6 j/7 et 21,8% 7j/7 ; les étudiants ne sont que 19,1% à livrer 6j/7 et 19,1% 7j/7. Ces deux catégories livrent en moyenne 5,1 j/semaine (médiane à 5 j/semaine).

b) Temps de travail par jour de livraison : une moyenne proche de 7 heures par jour, mais des variations selon les catégories de livreurs

Les jours où vous livrez, combien d'heures par jour (en moyenne) travaillez-vous en tant que livreur ?



Test de significativité : khi-deux de Pearson ; Statistique du test : 136,916 ; ddl : 8 ; p-value : <0,001***

Figure 25 : Nombre moyen d'heures de travail quotidiennes par catégorie de livreurs (échantillon total – n=517)

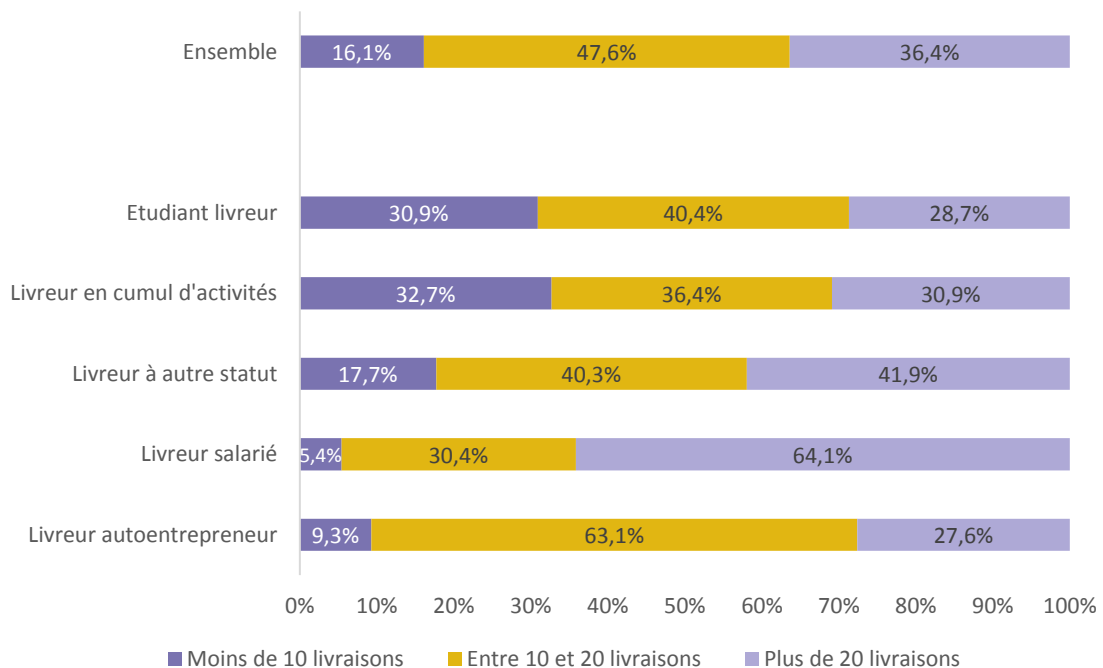
En **moyenne**, les livreurs travaillent environ **6h45 par jour**, la médiane étant très proche de 7 heures de livraison quotidienne. Le temps passé à livrer par journée de travail est cependant très variable, pouvant aller de 3 heures à un maximum indiqué de 15 heures par jour.

Par rapport à l'enquête 2020, il semble que le temps de travail quotidien des livreurs ait légèrement diminué : en 2021, 11,4% des livreurs travaillent entre trois et cinq heures par jours, contre 24% en 2020, 60,5% travaillent entre cinq et huit heures par jour, contre 35% en 2020, et 28% travaillent plus de huit heures par jour, contre 41% en 2020.

Ce temps varie selon les catégories de livreurs, les **livreurs autoentrepreneurs** constituant le groupe avec le **temps de travail quotidien le plus important** : 44,4% d'entre eux travaillent plus de 8 h/j., pour une moyenne de 7 heures et demie par jour. Les catégories de livreurs ayant une autre activité en parallèle de la livraison sont celles avec le temps de travail le moins élevé : 35,1% des étudiants livreurs travaillent moins de 5 h/j. (moyenne de 5h50/j.) et c'est le cas de 25,5% des livreurs en cumul d'activités professionnelles (avec une moyenne de 6h20/j.). Les trois quarts des livreurs salariés travaillent entre 5 et 8 h/j., pour un temps de travail quotidien moyen de 6h30 (et une médiane de 7 heures).

c) Un nombre de livraisons par jour beaucoup plus élevé chez les livreurs salariés

Les jours où vous livrez, combien de livraisons faites-vous par jour (en moyenne) ?



Test de significativité : khi-deux de Pearson ; Statistique du test : 81,106 ; ddl : 8 ; p-value : <0,001***

Figure 26 : Nombre moyen de livraisons quotidiennes par catégorie de livreurs (échantillon total – n=517)

Les jours où ils livrent, les enquêtés effectuent **en moyenne 18 livraisons par jour** (médiane à 15 livraisons quotidiennes). **Près de la moitié** des livreurs (47,6%) réalisent **entre 10 et 20 livraisons à la journée**. Seuls 16,1% d'entre eux réalisent moins de 10 livraisons par jour de travail et 36% en effectuant plus de 20. Le nombre de livraisons par jour apparaît **nettement plus important que dans l'enquête 2020**, qui ne recense que 10% de livreurs effectuant plus de 20 livraisons par jour (contre 36,4% ici), et 30% de livreurs en effectuant moins de 10 (contre 16,1% ici).

Ce sont les **livreurs salariés** qui effectuent **le plus de livraisons** à la journée : 64,1% d'entre eux effectuent plus de 20 livraisons par jour, avec une moyenne de 28,4 livraisons par jour travaillé (médiane de 23,5). Les autres catégories livrent en moyenne autour de 15 commandes par jour. Il est intéressant de noter que la différence entre les autoentrepreneurs et les livreurs exerçant une autre activité n'est que peu marquée, sauf en ce qui concerne la part de livreurs effectuant moins de 10 courses par jours, qui est nettement plus faible chez les autoentrepreneurs (9,3%) que chez les livreurs en cumul d'activités professionnelles (32,7%) et chez les étudiants livreurs (30,9%).

Si l'on rapporte le nombre de courses effectuées par jour travaillé au nombre d'heures de travail par jour, il ressort que **les livreurs salariés effectuent nettement plus de courses à l'heure** que les autres catégories. En moyenne, un livreur salarié effectue 4,4 courses par heure, contre un nombre compris entre 2,1 et 2,75 pour les quatre autres catégories de notre typologie¹⁸. Nous pouvons émettre l'hypothèse que cela est lié à leur statut de salarié, et donc à une organisation du travail visant à augmenter leur « rendement » (les salariés étant payés à l'heure). Une plateforme rémunérant ses livreurs à la course aurait moins d'intérêt à diminuer le temps d'attente entre les courses proposées, alors qu'une plateforme rémunérant ses livreurs à l'heure a tout intérêt à ce que le temps de travail de ses salariés soit rentabilisé.

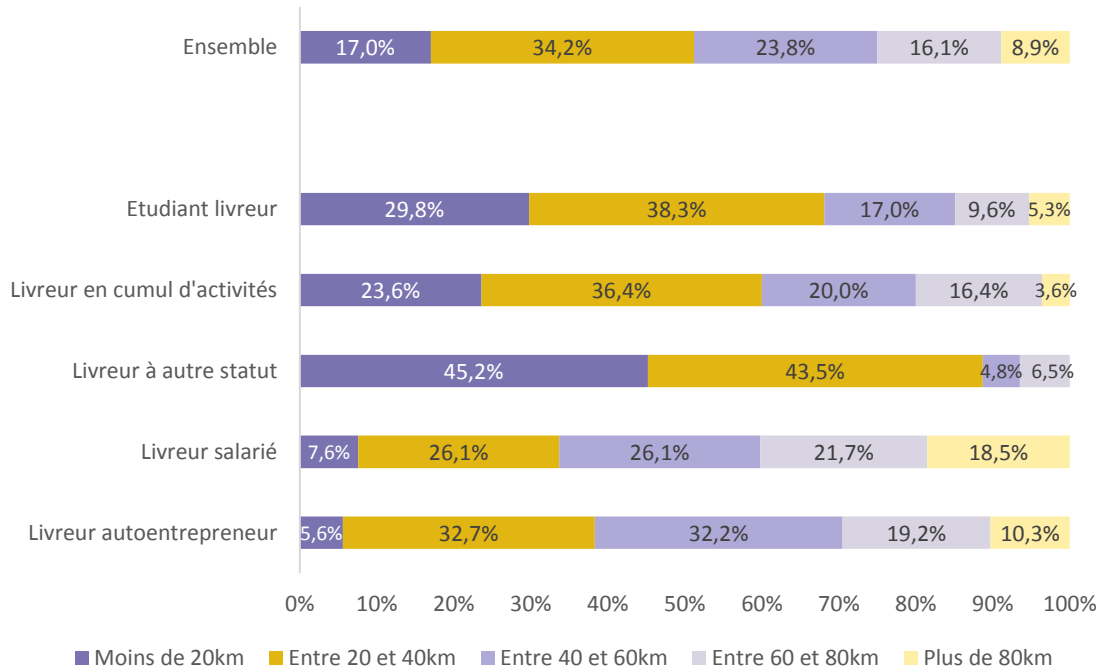
En croisant cette variable avec le type de véhicule utilisé, il ressort que **les livreurs à vélo mécanique personnel effectuent moins de livraisons à la journée** (ils sont surreprésentés parmi ceux qui effectuent moins de 10 livraisons et sous-représentés parmi ceux qui en effectuent plus de 20) et ceux qui livrent à deux-roues motorisé effectuent au contraire davantage de livraisons par jour (ils sont sous-représentés parmi ceux qui effectuent moins de 10 livraisons par jour, et surreprésentés parmi ceux qui en effectuent entre 10 et 20).

En multipliant le nombre moyen de courses par jour de livraison par le nombre moyen de jours dédiés à la livraison sur une semaine, nous pouvons estimer le nombre de courses par mois et par livreur¹⁹. Ainsi, en moyenne, un livreur effectuerait 429 courses par mois, pour une médiane qui se situerait à 386 courses mensuelles. Les autoentrepreneurs effectuent en moyenne 393 courses par mois (médiane à 386), les livreurs salariés 668 courses (médiane à 514), les livreurs à autre statut 409 courses (médiane à 360), les livreurs en cumul d'activités professionnelles 352 courses (médiane à 321) et les étudiants livreurs 335 courses (médiane à 240).

¹⁸ 2,1 courses par heure pour un livreur autoentrepreneur, 2,8 pour un livreur à autre statut, 2,6 pour un livreur en cumul d'activités professionnelles et 2,5 pour un étudiant livreur.

¹⁹ Nombre de courses par mois = ((Nombre moyen de courses par jour * Nombre moyen de jours de livraison par semaine) / 7) * 30

Les jours où vous livrez, combien de kilomètres faites-vous par jour (en moyenne) ?



Test de significativité : khi-deux de Pearson ; Statistique du test : 110,275 ; ddl : 16 ; p-value : <0,001***

Figure 27 : Nombre moyen de kilomètres quotidiens par catégorie de livreurs (échantillon total – n=517)

En **moyenne**, les livreurs parcourent **41,6 km** chaque jour où ils livrent (médiane à 35 km quotidiens). 34,2% d’entre eux effectuent entre 20 et 40 km par jour de livraison, 23,8% entre 40 et 60 km et 25% plus de 60 km.

En lien avec le nombre de courses effectuées par jour (significativement plus élevé chez les salariés) et le type de véhicule utilisé (utilisation plus marquée du deux-roues motorisé chez les autoentrepreneurs et du vélo chez les étudiants), nous pouvons observer que la **catégorie qui parcourt la distance la plus importante** (par jour travaillé) est celle des **salariés** : ils sont 40,2% à parcourir plus de 60 km par jour, avec une distance moyenne journalière de 56,4 km (médiane de 45,5 km). Ils sont suivis des autoentrepreneurs, dont 29,5% parcourent plus de 60 km quotidiens, avec une moyenne de 46,5 km (médiane de 40). La catégorie des livreurs à autre statut est celle qui parcourt les plus faibles distances, combinant un nombre de courses peu élevé et une utilisation bien plus faible du deux-roues motorisé que les autres catégories.

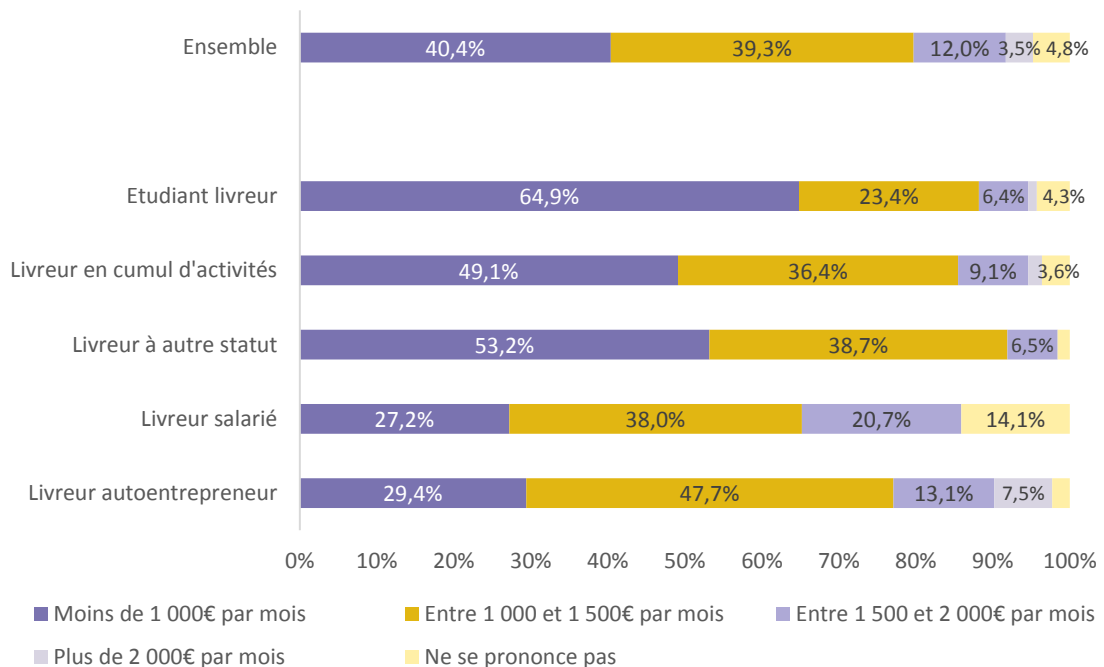
Précisions méthodologiques

La division du nombre moyen de kilomètres parcourus par jour (tel que déclaré par les livreurs) par le nombre moyen de courses effectuées par jour (déclaration des livreurs) donne une distance moyenne de 2,5 km par livraison, pour une médiane à 2,2 km. Cette distance est inférieure à la distance moyenne déclarée pour la dernière livraison réalisée par les livreurs enquêtés (moyenne de 3,2 km et médiane à 3 km). Cette différence pourrait s'expliquer par une difficulté à se représenter avec précision le nombre de kilomètres parcourus un jour de livraison moyen, ainsi que le nombre moyen de courses réalisées en une journée, ou bien à l'inverse par une difficulté à se remémorer avec exactitude la distance parcourue lors de la dernière course. Néanmoins, les ordres de grandeur apparaissent cohérents, ce qui conforte notre confiance en la fiabilité de l'ensemble des résultats obtenus.

6. La rémunération des livreurs

En fin de questionnaire, nous avons demandé aux livreurs combien leur rapportait cette activité. Il leur a été précisé qu'il s'agissait du montant brut, soit leur chiffre d'affaires, et non le montant net après déduction de charges ou de frais. Afin d'augmenter le taux de réponse à cette question, nous avons proposé des fourchettes de rémunération, selon quatre modalités.

Combien vous rapporte chaque mois votre activité de livreur ?



Test de significativité : khi-deux de Pearson ; Statistique du test : 86,220 ; ddl : 16 ; p-value : <0,001***

Figure 28 : Rémunération mensuelle issue de l'activité de livraison par catégorie de livreurs (échantillon total – n=517)

Interrogés sur les revenus issus de leur activité de livreurs, plus de 95% des enquêtés acceptent de répondre. La très grande majorité des livreurs (**79,7%**) gagnent **moins de 1 500€ par mois** : 40,4% moins de 1 000€ par mois et 39,3% entre 1 000 et 1 500€ par mois. Seuls 3,5% gagnent plus de 2 000€ par mois grâce à leur activité de livraison. À titre de comparaison, sur la base d'une durée de travail hebdomadaire de 35 heures (soit 150 heures par mois), le niveau du salaire minimum (SMIC) s'établit en 2021 à 1 554,58€ mensuels bruts²⁰. Puisque leurs revenus n'ont été indiqués par les livreurs que sous la forme de tranches, il ne nous est pas possible de comparer précisément revenus des livreurs et SMIC horaire. Nous pouvons cependant indiquer, pour chaque tranche de revenus, les nombres moyen et médian d'heures travaillées, et les mettre en regard du SMIC mensuel, correspondant à 150 heures de travail. Nous observons tout d'abord que le nombre d'heures travaillées augmente avec le revenu des livreurs. Les livreurs appartenant aux deux catégories se rapprochant le plus du SMIC (ceux à qui la livraison rapporte entre 1 000 et 1 500€ par mois et ceux à qui elle rapporte entre 1 500 et 2 000€ par mois) ont un temps de travail supérieur à celui d'un salarié rémunéré au SMIC, même pour la catégorie de ceux qui gagnent 1 000 à 1 500€ mensuels (soit moins que le SMIC), et qui travaillent en moyenne 170 heures par mois (soit près de 40 heures par semaine). Seuls les livreurs à qui cette activité rapporte mensuellement moins de 1 000€ y consacrent moins de 150 heures par mois. Ces résultats suggèrent que **les livreurs travaillant pour des plateformes gagnent moins que le SMIC horaire**.

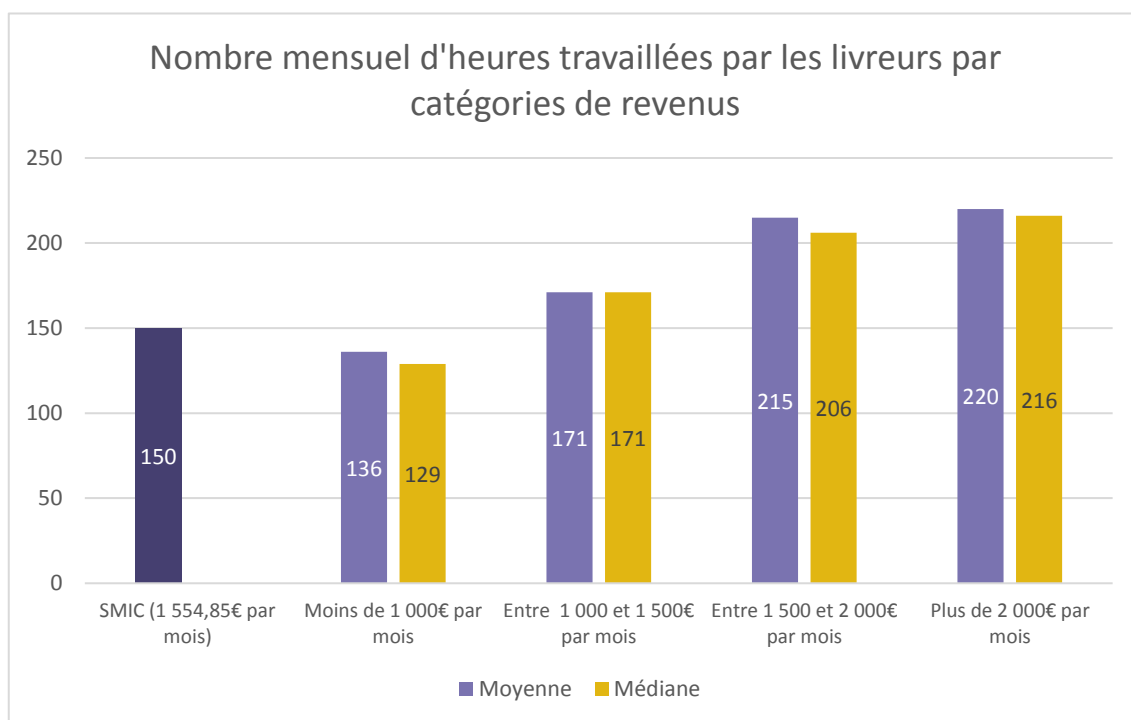


Figure 29 : Nombre mensuel moyen et médian d'heures travaillées par les livreurs par catégories de revenus, mis en regard du SMIC brut mensuel

Les **livreurs salariés** sont moins nombreux à déclarer de bas revenus (27,2% déclarent moins de 1 000€ par mois et 65,2% moins de 1 500€ par mois), ce qui suggère qu'ils dégagent de cette activité des **revenus plus élevés que l'ensemble de l'échantillon** (les livreurs salariés ont fréquemment un revenu minimum assuré, indépendamment du nombre de courses effectuées). De même, les livreurs autoentrepreneurs sont 29,4%

²⁰ <https://www.service-public.fr/particuliers/actualites/A14534> (consulté le 25/03/2021)

à déclarer gagner moins de 1 000€ par mois grâce à la livraison et 47,7% entre 1 000 et 1 500€ par mois. 49,1% des livreurs en cumul d'activités professionnelles gagnent moins de 1 000€ par mois et 36,4% entre 1 000 et 1 500€ par mois, ce qui représente des revenus inférieurs à l'ensemble des livreurs mais doit cependant être mis en lien avec le fait que cela ne constitue pas leur unique activité. Il en va de même pour les étudiants, dont 64,9% gagnent moins de 1 000€ grâce aux livraisons et 23,4% entre 1 000 et 1 500€.

Le revenu des livreurs apparaît logiquement corrélé à leur volume d'activité. Un croisement de la variable « revenus » avec le nombre de livraisons par jour travaillé montre que les livreurs qui effectuent le plus de livraisons quotidiennement sont aussi ceux qui déclarent les revenus le plus élevés (par exemple, 80,7% des livreurs effectuant moins de 10 livraisons quotidiennes ont des revenus inférieurs à 1 000€/mois, tandis que ce n'est le cas que de 16,5% de ceux qui effectuent plus de 20 livraisons quotidiennes). De même, les livreurs qui ne livrent que trois ou quatre jours par semaine sont plus de 70% à retirer moins de 1 000€ par mois de leur activité de livraison, contre moins d'un tiers de ceux qui livrent six ou sept jours par semaine.

Comment est calculée la rémunération des livreurs ?

Les revenus que les livreurs tirent de leur activité de livraison dépendent directement du nombre de courses effectuées et de la distance de celles-ci. En effet, les modèles de tarification des plateformes reposent généralement sur une décomposition entre une part fixe pour chaque course et une part variable dépendant du nombre de kilomètres parcourus.

Uber Eats, propose deux régimes de tarification différents selon la date d'inscription des livreurs : suite à la mise à jour de ses conditions tarifaires, qui s'appliquent d'office à tous les nouveaux entrants, la plateforme laisse le choix aux livreurs préalablement inscrits de rester sur l'ancien système ou de rejoindre le nouveau système (nouveau système de tarification pour les livreurs rejoignant Uber Eats à partir du 29/09/2019²¹). Une course Uber Eats effectuée à Paris rapporte, pour les livreurs relevant encore de l'ancien système, 1,88€ pour la prise en charge + 0,75€ pour la remise au client + 1,05€/km. Pour ceux relevant du nouveau système, elle rapporte 1,90€ pour la prise en charge + 0,95€ pour la remise au client + 0,81€/km. Le nouveau système se caractérise ainsi par une part fixe plus importante (2,85€ au lieu de 2,63€) mais une part variable plus faible (0,82€/km au lieu de 1,05€/km). Deliveroo a procédé en août 2019 à la suppression de la tarification fixe pour les courses les plus courtes (4,80€ à Paris)²², suscitant l'indignation des livreurs. Aujourd'hui, la plateforme propose une tarification de 2€ pour la prise en charge de la commande + 1€ pour la livraison + une part variable pour la distance²³ (d'après Deliveroo, ce montant variable « combine la distance à parcourir au temps estimé pour réaliser une course », il ne s'agit donc pas d'un montant moyen par kilomètre). Par ailleurs, Deliveroo propose aux livreurs assujettis au système de tarification dynamique de bénéficier de « conditions tarifaires exceptionnelles »²⁴, soit un montant forfaitaire supplémentaire ou un coefficient multiplicateur dans certaines zones et sur certaines périodes. La plateforme Frichti propose quant à elle un système de tarification à l'heure (5€/h.), prenant aussi en compte le nombre de livraisons effectuées (0,50€ par course) ainsi que le nombre de kilomètres parcourus

²¹ <https://www.uber.com/fr/blog/nouvelle-tarification-eats/> (consulté le 23/03/2021)

²² <https://www.franceinter.fr/les-nouveaux-tarifs-deliveroo-font-sortir-les-livreurs-a-velo-de-leurs-gonds> (consulté le 23/03/2021)

²³ <https://lescoursiersfrancais.fr/comparatif/> (consulté le 23/03/2021)

²⁴ <https://riders.deliveroo.fr/fr/news/condition-tarifaire-exceptionnelle> (consulté le 23/03/2021)

(prime kilométrique variant de 0,5€ à 1,5€/km), affichant une rémunération moyenne de 13€ /h²⁵. Enfin, Just Eat, qui annonce désormais embaucher des livreurs en CDI, affirme proposer un salaire équivalent à 10,30€/h²⁶. Les livreurs peuvent aussi recevoir des pourboires de la part des clients.

Les revenus des livreurs leur sont versés par virement bancaire selon une périodicité variable en fonction des plateformes. Par exemple, Deliveroo procède au paiement de ses livreurs toutes les deux semaines²⁷ et Uber Eats toutes les semaines²⁸, avec dans les deux cas possibilité pour de choisir une option « virement quotidien » ou à la demande.

7. Le prêt ou la location de compte entre livreurs

Nous renvoyons également à la section Méthodologie (2.4) en début de rapport.

Tout le monde – ou presque (il faut généralement être majeur) – peut devenir livreur pour une plateforme, moyennant le plus souvent la création d'un compte d'autoentrepreneur et l'usage d'une application smartphone. Cela suppose également de disposer d'un véhicule pour effectuer les livraisons (véhicule personnel ou en libre-service, non motorisé si le livreur n'est pas inscrit au registre des transporteurs de marchandises). Pour s'inscrire, les livreurs doivent aussi être majeurs, autorisés à travailler sur le territoire français, et avoir créé leur autoentreprise. Ils doivent donc fournir les documents en témoignant. Cependant, pour contourner ces conditions, certains livreurs recourent au prêt ou à la location de compte entre livreurs. Ce n'est donc plus le propriétaire du compte qui effectue les livraisons, mais un autre livreur, à qui il « sous-traite » et qui n'a donc pas eu à fournir les documents attestant de son identité ou de sa capacité à travailler en toute légalité (dans le cas d'une sous-traitance légale, il devrait théoriquement fournir ces documents à la personne qui sous-traite son activité, et ce sous réserve que la plateforme utilise cette pratique dans ses conditions générales d'utilisation). Nous avons donc cherché à quantifier ce phénomène dans l'enquête, en prenant à la fois en compte le fait d'être loueur et le fait de louer.

Cette pratique n'est toutefois pas autorisée par les plateformes, sauf parfois sous certaines conditions (voir encadré ci-dessous), et cela soulève un risque de biais de sous-déclaration. Bien que la passation ait été effectuée en face à face, il a été rappelé aux enquêtés que leurs réponses seraient traitées de manière parfaitement anonyme.

²⁵ <https://www.frichticoursiers.com/> et <https://www.frichticoursiers.com/facturation> (consultés le 23/03/2021)

²⁶ <https://www.ouest-france.fr/economie/emploi/droit-du-travail/livraison-de-repas-just-eat-france-veut-recruter-4-500-coursiers-en-cdi-7137585#:~:text=Les%20livreurs%20Just%20Eat%20sont,livraison%20chez%20Just%20Eat%20France>. (consulté le 23/03/2021)

²⁷ <https://riders.deliveroo.fr/fr/apply> (consulté le 23/03/2021)

²⁸ <https://help.uber.com/fr-FR/driving-and-delivering/article/je-nai-pas-re%C3%A7u-mon-paiement-hebdomadaire?nodeId=a35da472-e530-40ea-bbce-4239d5685892> (consulté le 23/03/2021)

Le partage ou la location de compte sur une plateforme de livraison de repas, une pratique courante mais difficile à évaluer

Pour s'inscrire sur une plateforme de livraison instantanée en tant qu'autoentrepreneur, il est au préalable nécessaire de créer sa société, et de fournir à la plateforme une preuve de l'existence de cette société (extrait KBIS ou avis de situation au répertoire SIRENE), une photo de profil, censée permettre aux restaurateurs et clients de reconnaître le livreur, ainsi qu'une pièce d'identité (carte d'identité, passeport ou titre de séjour autorisant à travailler en France)²⁹. L'âge minimum requis est (généralement) de 18 ans. Les livreurs utilisant un véhicule motorisé doivent également fournir une copie de la carte grise du véhicule, et une licence adaptée. Pour les mineurs ou pour les personnes en situation irrégulière sur le territoire français, emprunter ou louer le compte d'un autre livreur peut donc être une manière détournée – et illégale – d'accéder à l'activité de livraison.

Un compte sur une plateforme est nominatif et ne peut – en théorie – être utilisé que par un seul livreur, qui y est affilié, avec un système de reconnaissance faciale chez Uber Eats³⁰, par exemple (le livreur doit régulièrement se prendre en photo via l'application et celle-ci doit correspondre à celle importée lors de la création du compte). Des plateformes, comme Deliveroo³¹, autorisent la sous-traitance sous certaines conditions : le sous-traitant doit notamment avoir au moins 18 ans et avoir le droit de vivre et de travailler en France. Ces conditions ne sont toutefois pas toujours respectées³².

Ainsi, des livreurs prêtent, ou « sous-louent » moyennant finances³³, leur compte, afin de se constituer un complément de revenus lorsqu'eux-mêmes ne livrent pas. Pour le livreur louant le compte d'un autre, cela permet d'accéder à l'activité de livraison sans être inscrit, et donc de contourner les règles de recrutement des plateformes. Un compte se loue en général une centaine d'euros la semaine, comme le relate un journaliste de Libération³⁴, et comme cela peut être observé sur certains groupes Facebook de livreurs qui,

²⁹ <https://www.uber.com/fr/fr/deliver/> et https://riders.deliveroo.fr/fr/apply?utm_source=google&utm_medium=cpc&utm_term=%2Bdeliveroo%20%2Blivreur&utm_campaign=%2a%2a%5EDrivers%5ESearch%5EBrand%5EFrance%5EParis%5E-6-%5EFR%5E%2%A37170000067320337&utm_loc=9056137&utm_device=c&utm_adposition=&utm_network=g&utm_targetid=kwd-360148137296&gclid=Cj0KQjA-aGCBhCwARIsAHDl5x8f_AT9sl_2QyiPeNk_jXHlIixqd1kAGKUNJll_1xXNwLB0aLfl_SQaAoHSEALw_wcB&gclidsrc=aw.ds (consultés le 10/03/2021)

³⁰ <https://www.usine-digitale.fr/article/uber-met-en-place-un-systeme-de-reconnaissance-faciale-pour-renforcer-la-securite-des-clients.N913864> ; <https://www.dhnet.be/conso/consommation/reconnaissance-faciale-controles-sur-le-terrain-veille-comment-uber-eats-et-deliveroo-luttent-contre-la-fraude-au-compte-60295aed7b50a62acfe49ed6> (consultés le 16/03/2021)

³¹ <https://riders.deliveroo.fr/fr/news/sous-traitance-deliveroo> (consulté le 16/03/2021)

³² Voir par exemple : https://actu.fr/nouvelle-aquitaine/bordeaux_33063/deliveroo-uber-eats-a-bordeaux-comme-d-autres-livreurs-j-sous-loue-son-compte-a-un-sans-papiers-en-toute-illegalite_38077876.html (consulté le 16/03/2021)

³³ Parfois une somme proportionnelle, souvent fixée à 23% ou 25% (soit la part théorique qui sera prélevée pour le paiement des charges sociales d'un auto entrepreneur) et de plus en plus une somme fixe.

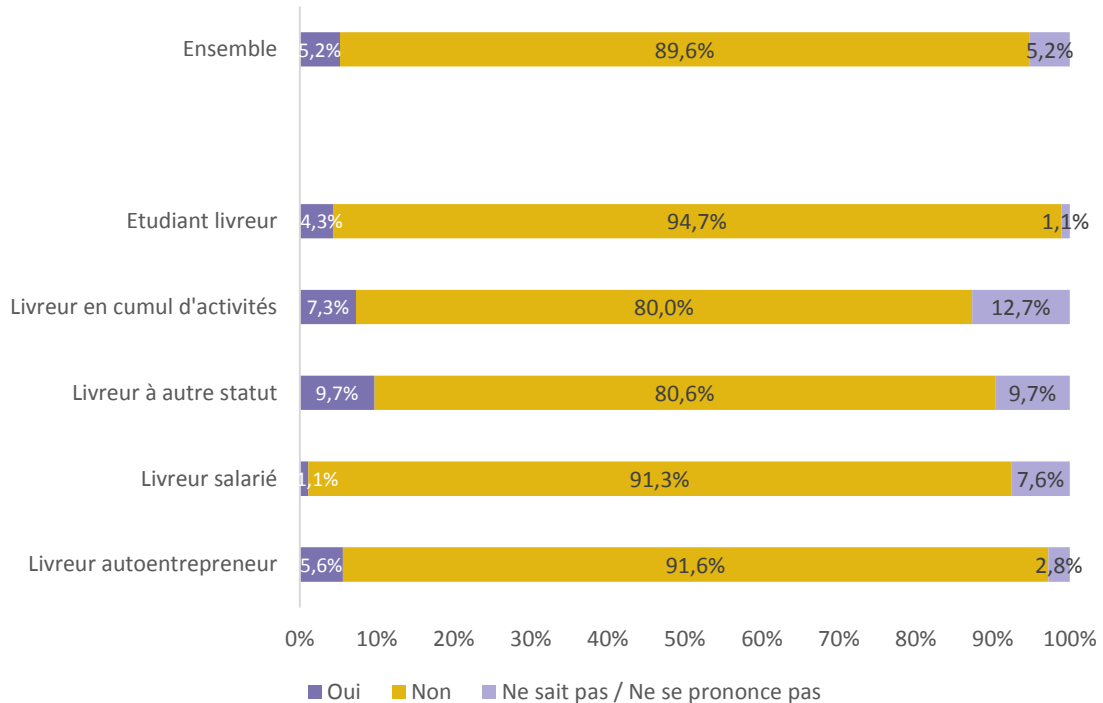
³⁴ https://www.liberation.fr/france/2020/11/03/loue-un-compte-uber-eats-100-euros-par-semaine-enquete-sur-la-livraison-en-sous-location_1804321/ (consulté le 16/03/2021). Cette somme est plus importante dans certains témoignages.

outre le fait d'échanger des conseils sur leur activité, permettent de poster des offres ou des demandes de location de compte (voir captures d'écran ci-dessous).



7.1. Prêter ou louer son compte à un autre livreur : une pratique peu répandue

Vous arrive-t-il de prêter ou louer votre compte sur une plateforme à un autre livreur ?



Test de significativité : khi-deux de Pearson ; Statistique du test : 22,358 ; ddl : 8 ; p-value : 0,004***

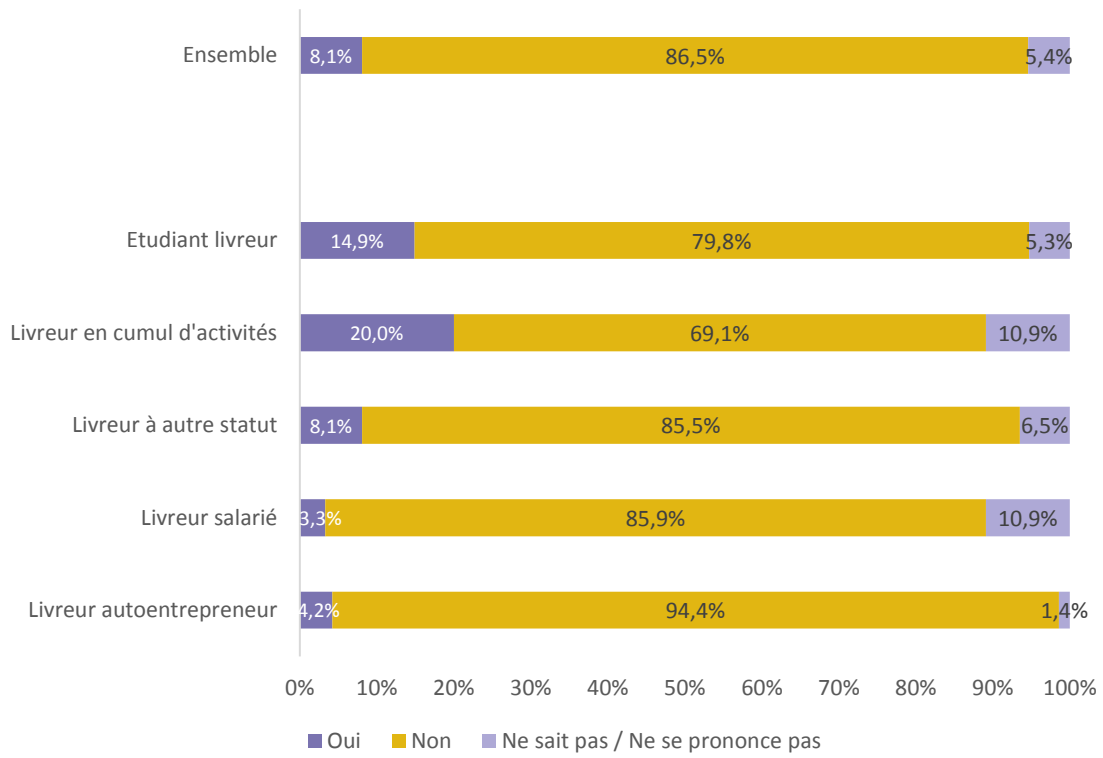
Figure 30 : Prêt ou location de compte à un autre livreur par catégorie de livreurs par catégorie de livreurs (échantillon total – n=517)

De manière générale, seuls **5,2%** des livreurs interrogés déclarent qu'il leur arrive de prêter ou de louer leur compte sur une plateforme à un autre livreur. Cette pratique semble donc peu répandue. Elle apparaît légèrement plus fréquente chez Uber Eats, 7,2% des livreurs travaillant pour cette plateforme déclarant qu'il leur arrive de prêter ou de louer leur compte à un autre livreur (et c'est le cas de 5,8% des livreurs travaillant pour Deliveroo). Notons que 5,2 % des personnes interrogées ne se prononcent pas sur cette question.

Si l'on croise le prêt de compte avec la typologie des livreurs que nous avons établie, il ressort que les catégories de livreurs au sein desquelles le prêt de compte est **plus fréquent** sont celles des **livreurs à autre statut** (9,7% d'entre eux déclarent qu'il leur arrive de prêter leur compte) et les **livreurs en cumul d'activités** professionnelles (7,3%). Cette pratique est en revanche quasi-inexistante chez les livreurs salariés (1,1% seulement), leur statut spécifique ne permettant peut-être pas qu'une tierce personne utilise le compte d'un livreur.

7.2. Emprunter le compte d'un autre livreur : une pratique légèrement plus répandue

Vous arrive-t-il d'utiliser le compte d'un autre livreur ?



Test de significativité : khi-deux de Pearson ; Statistique du test : 40,154 ; ddl : 8 ; p-value : <0,001***

Figure 31 : Utilisation du compte d'un autre livreur par catégorie de livreurs (échantillon total – n=517)

À l'inverse, **8,1%** des livreurs déclarent qu'il leur arrive d'utiliser le compte d'un autre livreur, ce qui en fait **une pratique un peu plus répandue** que la pratique inverse parmi notre échantillon. Cette différence peut être liée au mode de collecte des données (questionnaire administré en face à face sur le terrain) : un livreur prêtant ou louant son compte à un autre livreur aura moins de chance de se trouver dans la rue en train d'effectuer des livraisons qu'un livreur utilisant le compte d'un autre, et sera donc moins probablement interrogé). 9,6% des livreurs travaillant pour Uber Eats déclarent qu'il leur arrive d'emprunter le compte d'un autre livreur et 6,7% de ceux travaillant pour Deliveroo. Notons que 5,4 % des personnes interrogées ne se prononcent pas sur cette question.

Un croisement entre ces deux variables (le fait de prêter ou de louer son compte et le fait d'emprunter le compte de quelqu'un d'autre) montre que seulement quelques individus (n=7) se trouvent dans les deux cas de figure (prêteur et emprunteur). Au total, parmi les 517 enquêtés, **12% sont concernés par la pratique du prêt de compte entre livreurs** (27 prêtent ou louent leur compte, 42 utilisent le compte d'un autre livreur et 7 se trouvent dans les deux cas de figure, soit 62 individus sur 517).

Ce sont surtout les **livreurs en cumul d'activités professionnelles** et, dans une moindre mesure, les **étudiants livreurs**, à qui il arrive d'utiliser le compte d'autres livreurs : 20% pour les premiers, et 14,9% pour les seconds, alors que cette part est de 8,1% à l'échelle de l'ensemble de l'échantillon. Ces **deux catégories**,

pour qui la livraison n'est pas la seule activité, trouvent peut-être plus d'avantages à utiliser ponctuellement le compte d'un autre livreur que ceux dont cela constitue l'activité principale.

Enfin, parmi les 42 individus qui déclarent qu'il leur arrive d'utiliser le compte d'un autre livreur, 33 déclarent être dans ce cas de figure au moment de l'enquête, soit la grande majorité d'entre eux. Au total, **c'est donc 6,4 % de notre échantillon qui serait en situation de location ou d'emprunt de compte le jour de l'enquête**. Notons cependant que ce résultat est certainement affecté à la baisse par un biais de dissimulation de la part des répondants (qui se trouveraient en situation illicite). L'existence de ce biais de dissimulation a pu être mise en évidence au cours de l'analyse des résultats de l'enquête de 2020. Les refontes d'ordre méthodologique opérées pour l'enquête 2021 n'ont vraisemblablement permis qu'une correction partielle de ce biais (cf. section 2.4 de la méthodologie). Ce résultat est donc à considérer comme une borne basse, sans qu'il ne soit malheureusement possible de déterminer de borne haute pour cette estimation.

7.3. Les raisons de l'emprunt de compte : une pratique compensant l'absence de papiers nécessaires pour s'inscrire sur une plateforme

Nous avons également demandé aux livreurs à qui il arrive d'emprunter ou de louer le compte d'un autre livreur (n=42) quelles étaient leurs motivations.

De manière très nette, la principale raison évoquée est le fait de **ne pas avoir les papiers nécessaires pour s'inscrire soi-même** sur une plateforme, mentionnée par 36 des 42 livreurs du sous-échantillon concerné. Trois livreurs seulement expliquent utiliser le compte d'un autre parce qu'il n'y a pas de place disponible sur les plateformes et trois autres indiquent une « autre raison ». Ces résultats interpellent au vu du fait que les livreurs qui empruntent le compte d'un autre livreur sont surtout des livreurs étudiants (14 sur les 42 répondants à qui il arrive d'utiliser un compte qui n'est pas à leur nom) et des livreurs en cumul d'activités professionnelles (11 sur 42). C'est peut-être avant tout pour s'éviter les frais liés à la création d'une microentreprise (assurance obligatoire, charges, etc.), pour éviter d'être assujettis à l'impôt sur le revenu (notamment les étudiants) ou pour éviter de cumuler une activité en tant que salarié et une activité en tant qu'indépendant que ces livreurs préfèrent louer ou emprunter le compte de quelqu'un d'autre que de créer une microentreprise qui leur donnerait tous les papiers nécessaires à la création d'un compte sur ces plateformes.

Synthèse Partie 2 : Comment travaillent les livreurs ?

L'ancienneté dans l'activité de livraison est relativement faible : les deux tiers des livreurs exercent cette activité depuis moins d'un an. L'ancienneté semble cependant plus importante que dans l'enquête 2020. Pour 27% des enquêtés, la livraison pour des plateformes est la première activité professionnelle exercée en France.

Deliveroo est la plateforme la plus représentée (40% des livreurs interrogés travaillent pour cette plateforme), suivie de près par Uber Eats (38%). 16% des livreurs travaillent pour Just Eat et 10% pour Stuart. L'inscription simultanée à plusieurs plateformes constitue une pratique minoritaire, concernant seulement 11% des livreurs.

46% des livreurs utilisent un vélo et 36% un deux-roues motorisé pour effectuer leurs livraisons (82% des livreurs instantanés sont donc des livreurs à deux-roues). Par ailleurs, 19% des livreurs utilisent un véhicule en libre-service le jour de l'enquête, notamment un Vélib' électrique.

Les livreurs ont un secteur de travail relativement étendu : 35% livrent dans tout Paris intra-muros et 27% dans tous l'est parisien.

La distance d'une course est relativement courte, avec une moyenne de 3,2 km (médiane de 3 km) pour les dernières courses effectuées par les livreurs.

En moyenne, un livreur travaille 5 jours et demi par semaine, et plus de la moitié d'entre eux travaillent 6 ou 7 j./semaine.

Le temps de travail moyen par jour de livraison est de près de 7 heures, avec des variations entre catégories (il est plus important chez les autoentrepreneurs et moins important chez les livreurs en cumul d'activité et les étudiants livreurs).

Avec une moyenne de 18 livraisons par jour (médiane de 15), le nombre de courses varie également entre catégories de livreurs : c'est notamment chez les livreurs salariés qu'il est le plus élevé.

Un livreur parcourt en moyenne 41,6 km par jour (médiane de 35 km), une distance corrélée au nombre de courses et au type de véhicule utilisé, et qui est plus importante chez les salariés.

Pour 80% des livreurs, cette activité rapporte moins de 1 500€ par mois.

Enfin, 5% des livreurs déclarent qu'il leur arrive de prêter ou de louer leur compte à un autre livreur et 8% qu'il leur arrive d'utiliser le compte d'un autre livreur. Au total, au moins 12% de notre échantillon serait concerné par cette pratique, en tant que prêteur ou tant qu'emprunteur.

Partie 3

Quel regard les livreurs portent-ils sur leur activité ?

Après avoir fourni des éléments factuels permettant de cerner le profil des livreurs (Partie 1) et de délimiter avec précision les contours de leur activité (Partie 2), il convient maintenant de s'intéresser à l'opinion et au ressenti des livreurs. Quel regard portent-ils sur leur activité de livraison ? Sur leurs conditions de travail ? Se projettent-ils dans un avenir professionnel dans la livraison ? Si des articles et reportages donnent la parole aux livreurs³⁵ ou sont rédigés par des reporters se mettant, le temps d'une enquête, « dans la peau » d'un livreur³⁶, notre étude fournit des données chiffrées, traduisant et quantifiant l'opinion des livreurs interrogés dans le nord et l'est parisien sur divers aspects de leur activité professionnelle. Cet aspect a été abordé en fin de questionnaire, via des questions prenant la forme d'échelles de Likert (accord avec une affirmation, selon quatre niveaux plus modalité « neutre ou sans avis »), méthode permettant de saisir des ressentis ou opinions subjectives par une approche quantitative.

1. Opinion des livreurs sur leur activité

Une grande partie des questions d'opinion portait tout d'abord sur l'activité de livraison, avec une série d'affirmations abordant successivement les perspectives d'avenir des livreurs, les avantages perçus de la livraison pour des plateformes, ainsi que les conditions de travail.

1.1. Des conditions de travail jugées difficiles

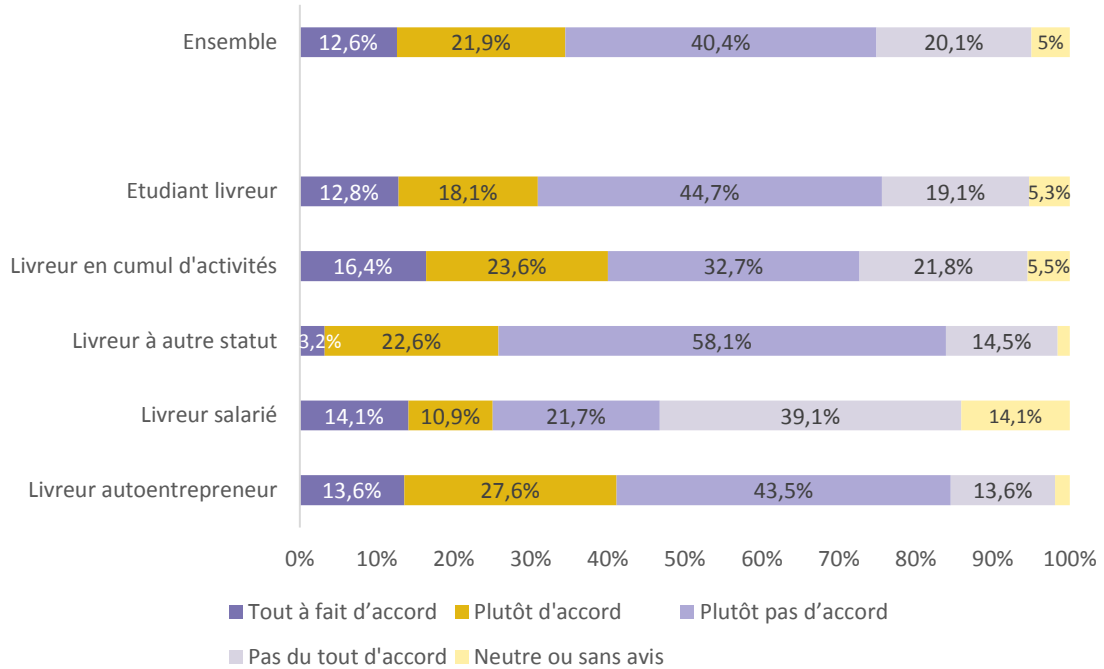
Commençons par nous intéresser aux conditions concrètes de réalisation de l'activité de livraison, soit les relations professionnelles, les risques, les horaires, la difficulté physique et les conditions météorologiques.

³⁵ Voir par exemple : <https://france3-regions.francetvinfo.fr/bourgogne-franche-comte/cote-d-or/dijon/uber-eats-precarite-surveillance-livreurs-repas-domicile-1781883.html> ou <https://beta.reporterre.net/Attente-smartphone-slaloms-le-quotidien-d-un-livreur-a-velo> (consultés le 19/03/2021)

³⁶ <https://www.leparisien.fr/economie/boom-des-livraisons-de-repas-des-soirees-dans-la-peau-d-un-coursier-uber-eats-23-02-2021-8425914.php> (consulté le 19/03/2021)

a) Relations avec les clients et restaurateurs, et relations avec les plateformes

Les relations avec les clients ou les restaurateurs sont difficiles



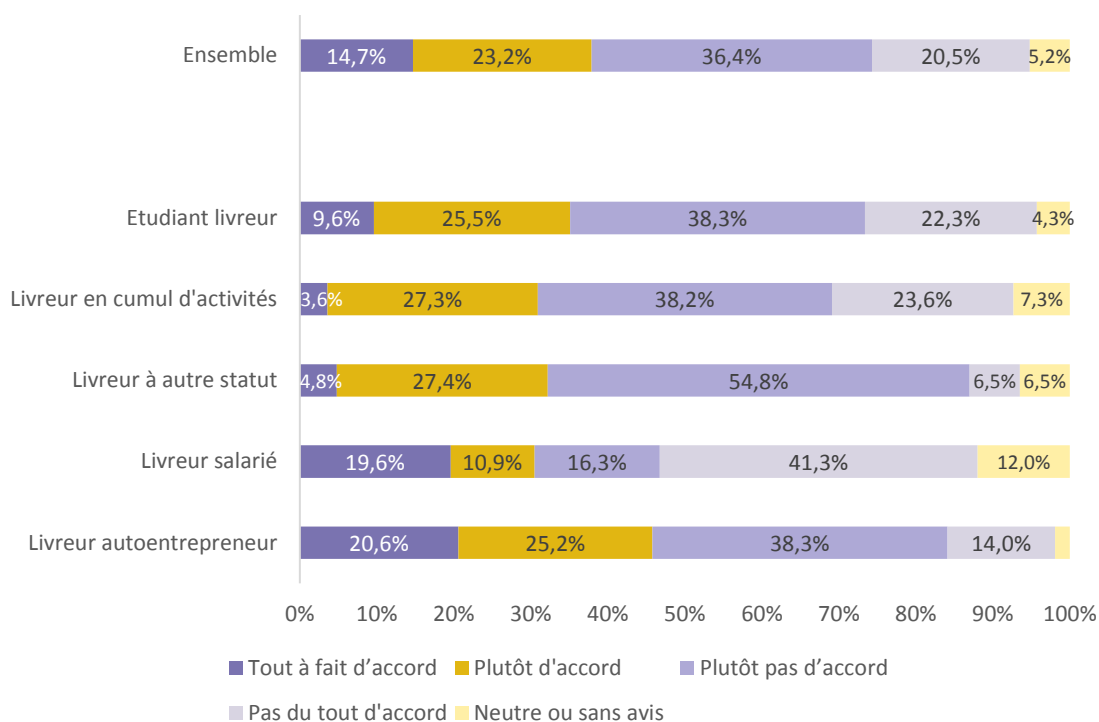
Test de significativité : khi-deux de Pearson ; Statistique du test : 71,783 ; ddl : 16 ; p-value : <0,001***

Figure 32 : Opinion des livreurs sur les relations avec les clients ou avec les restaurateurs par catégorie de livreurs (échantillon total – n=517)

De manière générale, 34,5% des livreurs jugent **difficiles les relations avec les clients ou avec les plateformes**, soit un peu plus d'un tiers (12,6% sont tout à fait d'accord avec l'affirmation proposée et 21,9% plutôt d'accord). Plus de la moitié (60,5%) s'en disent donc satisfaits, pour 5% de neutres ou sans avis.

Les **autoentrepreneurs** et **livreurs en cumul d'activités** professionnelles constituent les **catégories les moins satisfaites** de ces relations, 41,2 % et 40,4% d'entre eux, respectivement, les jugeant difficiles (avec une répartition variable entre « tout à fait d'accord » et « plutôt d'accord »). Au contraire, seuls 30,9% des étudiants livreurs jugent ces relations difficiles et 25% des livreurs salariés.

Les relations avec les plateformes sont difficiles



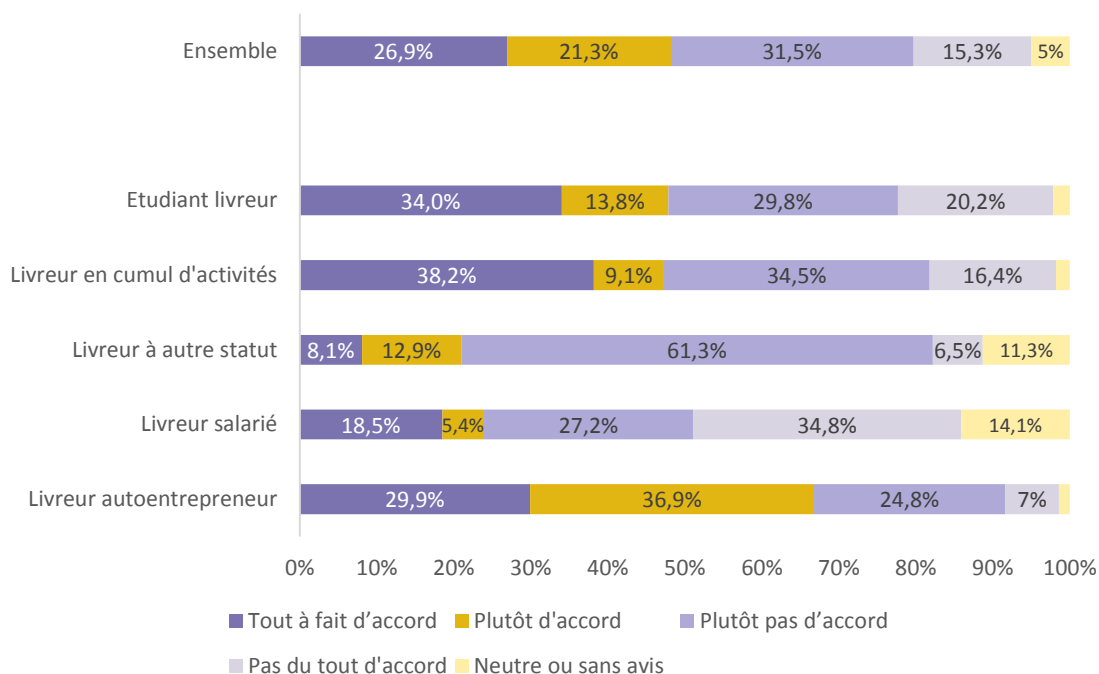
Test de significativité : khi-deux de Pearson ; Statistique du test : 84,290 ; ddl : 16 ; p-value : <0,001***

Figure 33 : Opinion des livreurs sur les relations avec les plateformes par catégorie de livreurs (échantillon total – n=517)

Les relations qu'ils entretiennent avec les plateformes sont un peu moins satisfaisantes pour les livreurs : 37,9% des livreurs interrogés jugent que les relations qu'ils entretiennent avec les plateformes sont difficiles (14,7% tout à fait d'accord avec l'affirmation et 23,2% plutôt d'accord). Ils sont 56,9% à être satisfaits des relations aux plateformes, pour 5,2% de neutres ou sans avis. Si l'on détaille par catégorie, 45,8% des autoentrepreneurs jugent difficiles leurs relations avec les plateformes, 35,1% des étudiants, 30,9% des livreurs en cumul d'activité et 30,5% des salariés, qui sont, comme pour les relations avec clients et restaurateurs, les plus satisfaits.

Dans l'enquête 2020, l'affirmation proposée était formulée différemment : « Je n'aime pas les relations avec les clients ou avec les restaurateurs / avec les plateformes ». 56% des livreurs se disaient insatisfaits des relations avec les clients et restaurateurs et 44% avec les plateformes, soit davantage que dans la présente enquête. Cela pourrait être lié à une amélioration perçue de la situation, ou à un biais de formulation.

Il y a trop de livreurs sur les plateformes par rapport au nombre de courses proposées



Test de significativité : khi-deux de Pearson ; Statistique du test : 146,292 ; ddl : 16 ; p-value : <0,001***

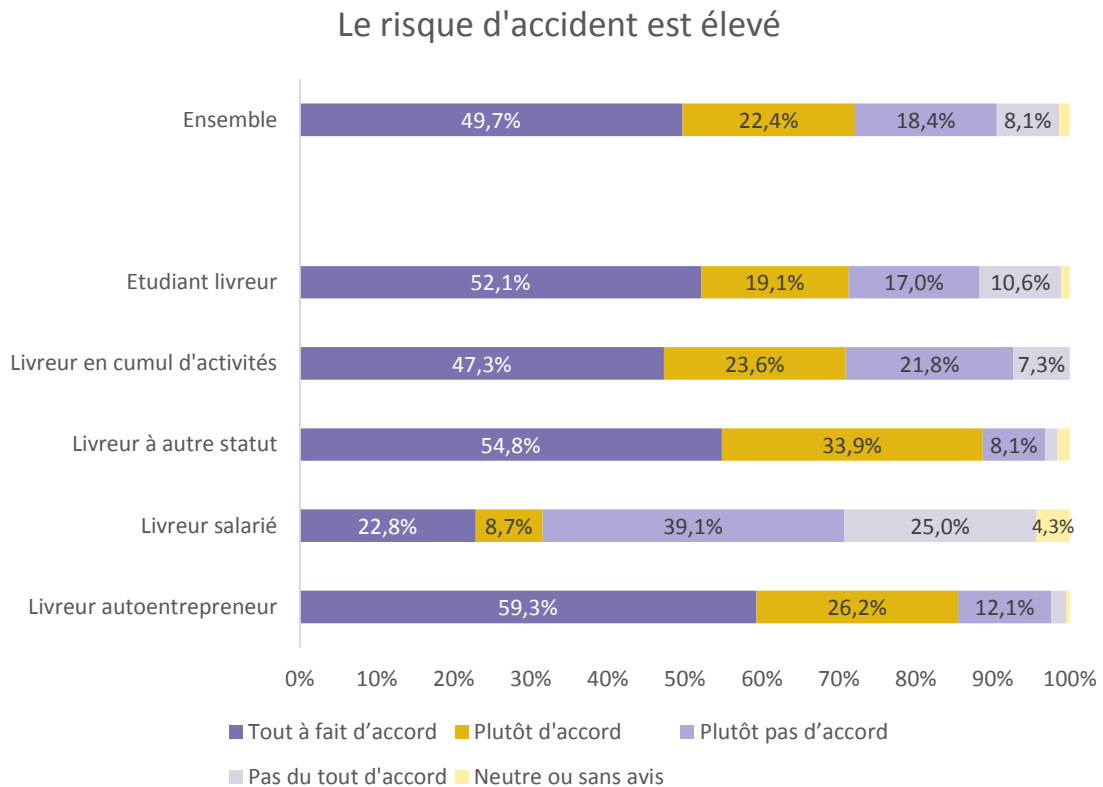
Figure 34 : Opinion des livreurs sur le nombre de livreurs par rapport au nombre de courses proposées par catégorie de livreurs (échantillon total – n=517)

Près de la moitié des livreurs enquêtés estiment qu'il y a trop de livreurs sur les plateformes par rapport au nombre de courses proposées, avec plus d'un quart des livreurs (26,9%) étant tout à fait d'accord avec cette affirmation. Sur l'ensemble de l'échantillon, 48,2% des répondants estiment qu'il y a trop de livreurs par rapport au nombre de courses proposées. Cette part est notamment plus importante parmi les **autoentrepreneurs** (66,5%). 47,3% des livreurs en cumul d'activités professionnelles et 47,8% des étudiants livreurs sont également d'accord avec cette affirmation, soit une proportion similaire à celle calculée sur l'ensemble de l'échantillon. Les **livreurs salariés** ne sont quant à eux qu'**une nette minorité** (23,9%) à penser que l'offre (de travail) excède la demande.

Dans l'enquête 2020, 18% des livreurs se disaient d'accord avec l'affirmation « Il y a trop de livreurs / pas assez de boulot », ce qui suggère une **dégradation de la situation par rapport à l'année précédente**. Cela pourrait être un des impacts de la crise sanitaire, ayant accru la précarité de certaines populations et poussé davantage de personnes vers l'activité de livraison, alors saturée, comme le relate un article datant de l'automne 2020³⁷. Cependant, cette différence peut également s'expliquer par un biais de formulation, la formulation retenue en 2020 proposant deux affirmations, certes proches mais pas totalement identiques (« Il y a trop de livreurs » d'une part, « il n'y a pas assez de boulot » d'autre part).

³⁷ https://www.lemonde.fr/economie/article/2020/11/06/deliveroo-uber-eats-avec-le-chomage-lie-au-covid-19-la-concurrence-s-exacerbe-entre-livreurs_6058793_3234.html (consulté le 23/03/2021)

c) Le risque d'accident, un inconvénient majeur



Test de significativité : khi-deux de Pearson ; Statistique du test : 115,908 ; ddl : 16 ; p-value : <0,001***

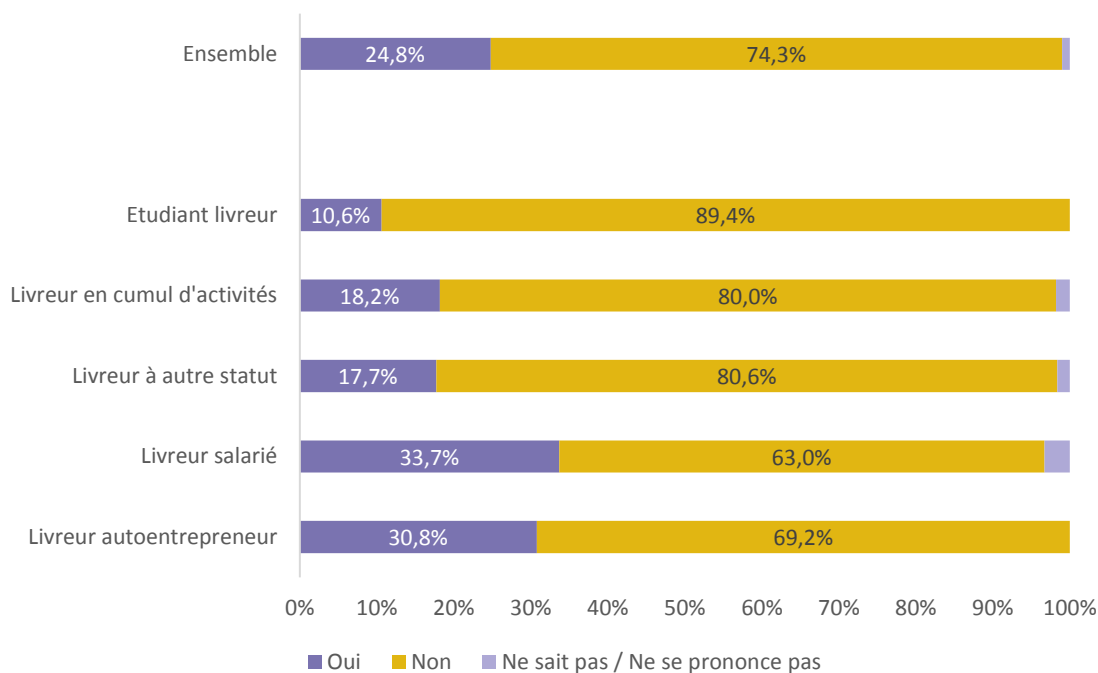
Figure 35 : Opinion des livreurs sur le risque d'accident par catégorie de livreurs (échantillon total – n=517)

L'activité de livreur instantané, dont on a vu qu'elle s'effectuait majoritairement à deux-roues, apparaît comme un métier risqué. La presse se fait l'écho des accidents, parfois mortels, dont sont victimes les livreurs³⁸. Les livreurs eux-mêmes confirment ce phénomène. Une **large majorité** des enquêtés – 72,1% – estime que le **risque d'accident est élevé**, avec près de 50% de livreurs étant tout à fait d'accord avec cette affirmation. **Un quart** (24,8%) des enquêtés a **déjà subi un accident** dans le cadre de leur activité de livreur. Outre les risques d'accident de la circulation, précisons qu'un risque sanitaire est venu s'adjoindre au métier de livreur avec la crise du Covid-19, les livreurs continuant leur activité pendant les périodes de confinement et de couvre-feu. Malgré les incitations des plateformes à respecter les gestes barrières, aussi bien côté livreurs que côté clients, les collectifs et syndicats pointent cette exposition accrue au virus³⁹.

³⁸ Voir par exemple <https://usbeketrica.com/fr/article/l-uberisation-met-en-danger-la-vie-des-travailleurs> ou https://www.liberation.fr/france/2019/06/03/accidents-agressions-les-livreurs-laissees-sur-le-bord-de-la-route_1731449/?xtor=rss-450 (consultés le 10/03/2021)

³⁹ <https://www.cgt.fr/actualites/la-sante-des-livreurs-en-danger> (consulté le 10/03/2021)

Avez-vous déjà subi un accident dans le cadre de votre activité de livreur ?



Test de significativité : khi-deux de Pearson ; Statistique du test : 30,371 ; ddl : 8 ; p-value : <0,001***

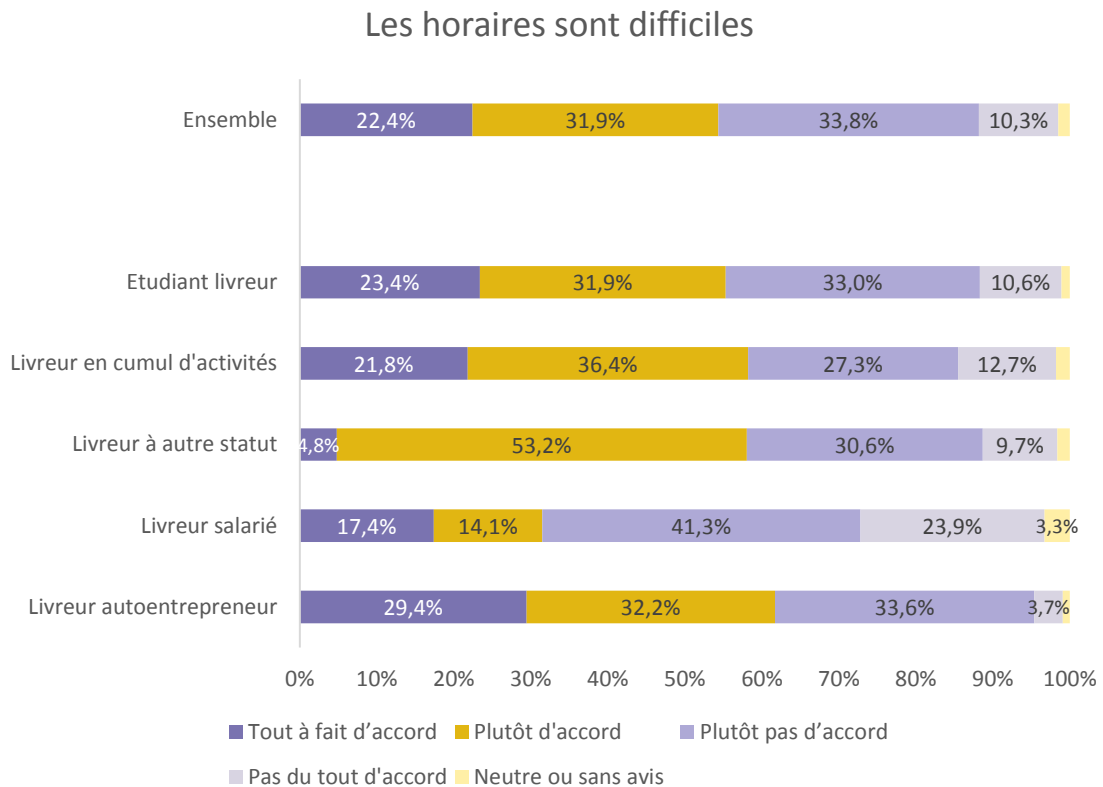
Figure 36 : Occurrence d'un accident dans le cadre de l'activité de livraison par catégorie de livreurs (échantillon total – n=517)

Si l'on décompose par catégorie de livreurs, **le risque perçu d'accident est plus important** chez les **autoentrepreneurs** (85,5%) et les **livreurs à autre statut** (88,7%). Une proportion moins importante des étudiants livreurs (71,2%) et des livreurs en cumul d'activités professionnelles (70,9%) considère le risque d'accident élevé. Cette part est encore plus faible chez les **livreurs salariés** : seulement 31,5%, ce qui en fait la **catégorie de livreurs se sentant le plus en sécurité**.

Pourtant, c'est **chez les salariés que la part de répondants ayant déjà subi un accident est la plus importante** (33,7%), avec les autoentrepreneurs (30,8%), suivis des livreurs en cumul d'activités professionnelles (18,2%) et des livreurs à autre statut (17,7%). Les étudiants sont les moins touchés par les accidents (seuls 10,5% d'entre eux en ont déjà subi un dans le cadre de leur activité de livraison). La part plus élevée d'accidents parmi les salariés, catégorie qui exprime paradoxalement moins de craintes vis-à-vis des accidents que la moyenne, mériterait un approfondissement empirique (ancienneté des accidents, relativisation de leur dangerosité, etc.).

Dans l'enquête 2020, 79% des enquêtés se disaient d'accord avec l'affirmation « Je n'aime pas l'insécurité routière / les risques d'accidents », soit un peu plus qu'en 2021 (là encore, des biais sont possibles au regard des différences de formulation).

d) Des horaires difficiles, claqués sur les heures de repas

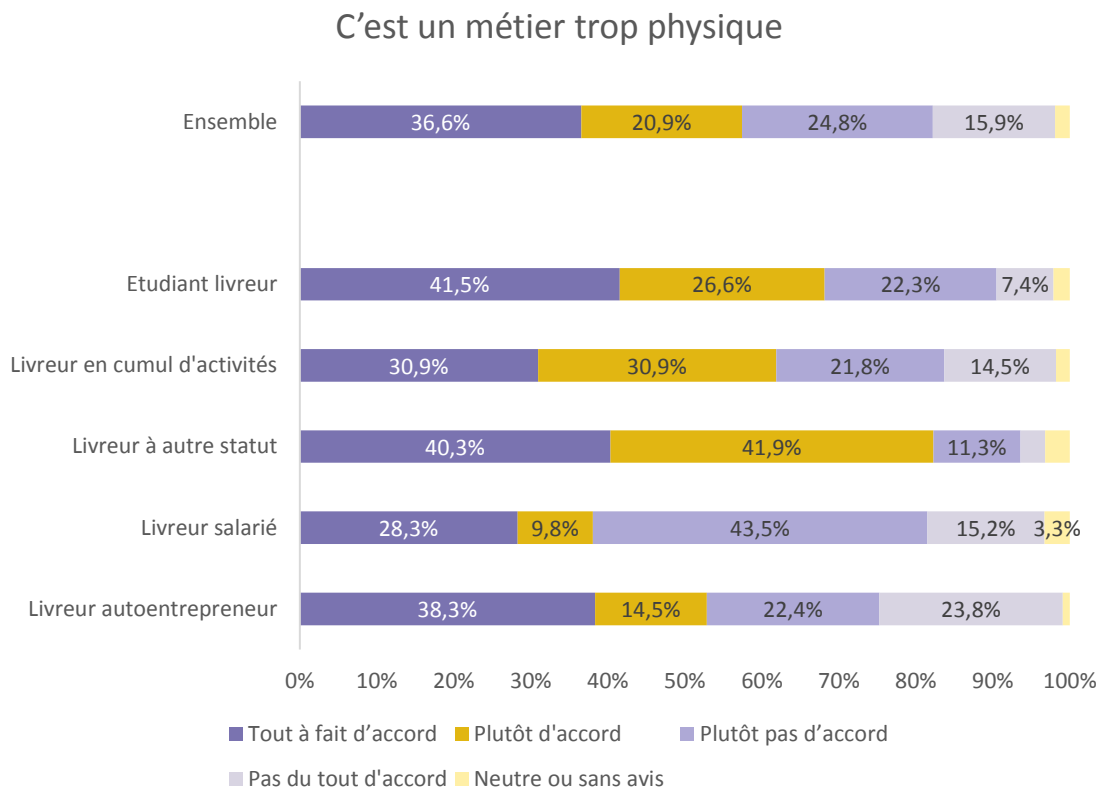


Test de significativité : khi-deux de Pearson ; Statistique du test : 63,443 ; ddl : 16 ; p-value : <0,001***

Figure 37 : Opinion des livreurs sur leurs horaires de travail par catégorie de livreurs (échantillon total – n=517)

Plus de la moitié des livreurs enquêtés (54,3%) estiment que leurs **horaires de travail sont difficiles**, 22,4% étant tout à fait d'accord avec cette affirmation et 31,9% plutôt d'accord. Rappelons qu'ils travaillent surtout aux heures de repas, soit essentiellement le midi et le soir, pouvant aller jusque tard dans la nuit. Dans la précédente enquête, les trois quarts des livreurs interrogés déclaraient « ne pas aimer les horaires difficiles ».

Les **livreurs autoentrepreneurs** sont **les plus nombreux à trouver difficiles leurs horaires** de travail (c'est le cas de 61,6% d'entre eux), suivis des livreurs en cumul d'activités professionnelles (58,2%) puis des étudiants livreurs (55,3%). Pour ces deux dernières catégories, rappelons que les livreurs doivent cumuler les livraisons avec une autre activité, ce qui peut fortement contraindre leur emploi du temps. Les autoentrepreneurs travaillent quant à eux plus d'heures que la moyenne. Les livreurs salariés semblent les plus satisfaits de leurs horaires, avec seulement 31,5% d'entre eux considérant leurs horaires comme difficiles, ce qui peut être lié aux conditions plus protectrices associées à leur statut.



Test de significativité : khi-deux de Pearson ; Statistique du test : 70,187 ; ddl : 16 ; p-value : <0,001***

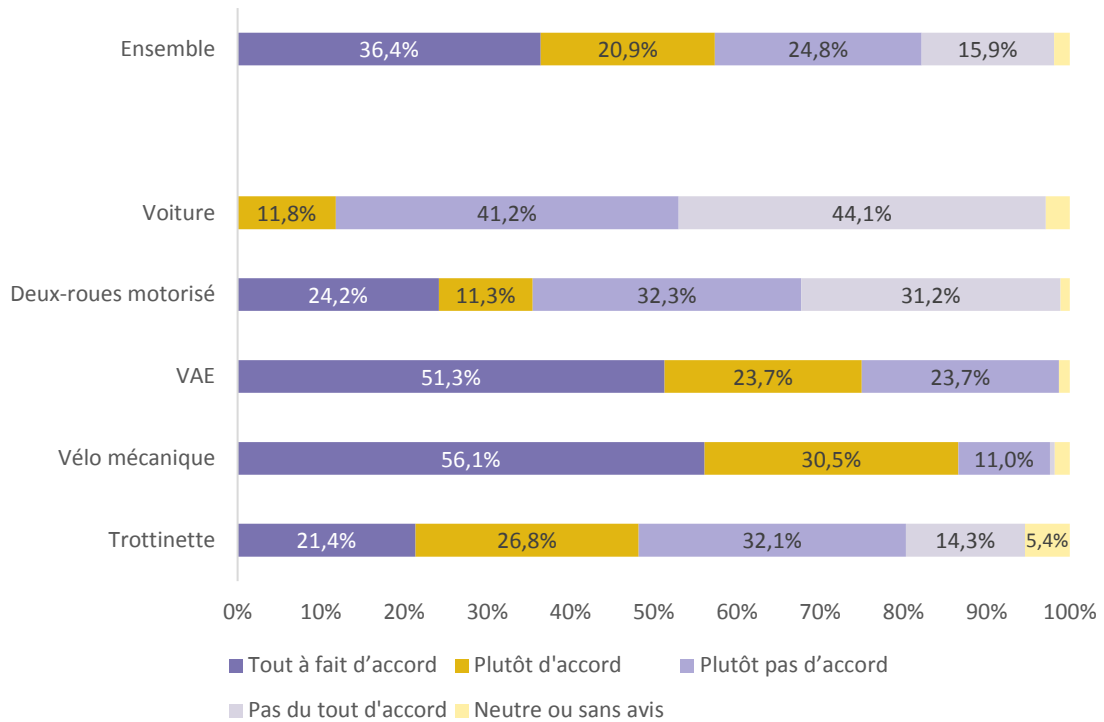
Figure 38 : Opinion des livreurs sur l'aspect physique de leur activité par catégorie de livreurs (échantillon total – n=517)

Plus de la moitié des livreurs interrogés (57,5%) trouvent que ce métier est **trop physique**, 36,6% étant tout à fait d'accord avec cette affirmation. Rappelons à ce titre que plus de 46% des enquêtés livrent à vélo, essentiellement avec un vélo mécanique. En 2020, 55% des livreurs enquêtés déclaraient « ne pas aimer la difficulté physique du métier », soit une proportion similaire à celle observée dans la présente enquête.

Ce sont **surtout les livreurs à autre statut** qui estiment que ce métier est trop physique (82,2%). Dans une moindre mesure, c'est aussi le cas de la majorité des étudiants livreurs (62,4%) et des livreurs en cumul d'activités professionnelles (61,8%). Cette opinion est un peu moins répandue parmi les autoentrepreneurs (52,8%). Enfin, les **livreurs salariés** ne sont que 38,1% à estimer que leur métier est trop physique et **se détachent des autres catégories** de livreurs. Comme pour la question des horaires de travail, cela pourrait s'expliquer par leur statut d'emploi plus protecteur.

Un croisement avec le type de véhicule utilisé fait ressortir que la pénibilité physique perçue du métier de livreur est fonction décroissante de la motorisation du véhicule utilisé. Les **livreurs utilisant un vélo mécanique** sont 80,6% à trouver qu'il s'agit d'un métier trop physique ; alors que ce n'est le cas que de 35,5% de ceux qui utilisent un deux-roues motorisé.

C'est un métier trop physique

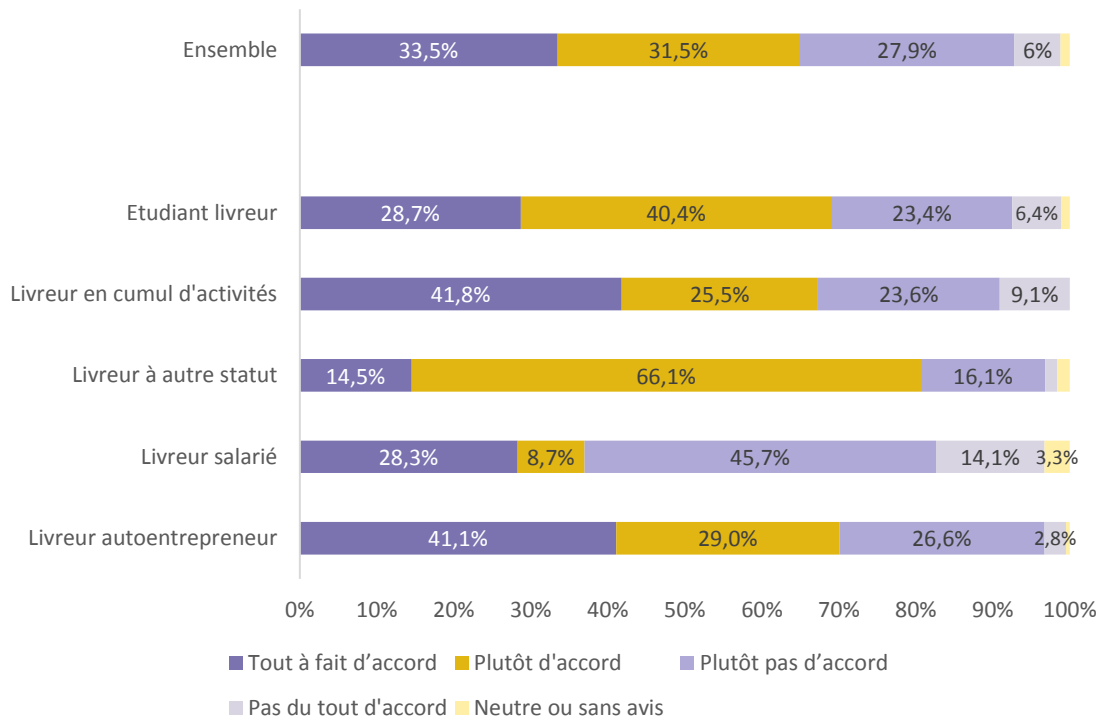


Test de significativité : khi-deux de Pearson ; Statistique du test : 223,537 ; ddl : 32 ; p-value : <0,001***

Figure 39 : Opinion des livreurs sur l'aspect physique de leur activité par type de véhicule utilisé (sous-échantillon des livreurs utilisant un véhicule individuel – n=516)

f) Une exposition aux aléas météorologiques

Les conditions météo sont difficiles



Test de significativité : khi-deux de Pearson ; Statistique du test : 91,601 ; ddl : 16 ; p-value : <0,001***

Figure 40 : Opinion des livreurs sur les conditions météorologiques par catégorie de livreurs (échantillon total – n=517)

Enfin, pour ce qui est des conditions météorologiques, près des **deux tiers** (65%) des livreurs les jugent **difficiles** (rappelons que l'enquête a été menée au mois de février) : 33,5% sont tout à fait d'accord avec cette affirmation et 31,5% plutôt d'accord. En 2020, 83% des livreurs étaient d'accord avec l'affirmation – quelque peu différente – « Je n'aime pas les conditions météo difficiles ».

C'est surtout parmi les livreurs à autre statut (80,6%) et les autoentrepreneurs (70,1%) que cette opinion est la plus répandue. Étudiants livreurs et livreurs en cumul d'activités professionnelles ne se distinguent que très peu de l'ensemble de l'échantillon, et les **livreurs salariés** semblent une fois encore **plus satisfaits** que les autres catégories : seuls 37% d'entre eux jugent les conditions météo difficiles.

De manière générale, sur l'ensemble des conditions de travail étudiées ci-dessus, **l'élément jugé le plus négativement est le risque d'accident**, suivi des conditions météorologiques, puis de la difficulté physique de l'activité de livraison et, enfin, des horaires.

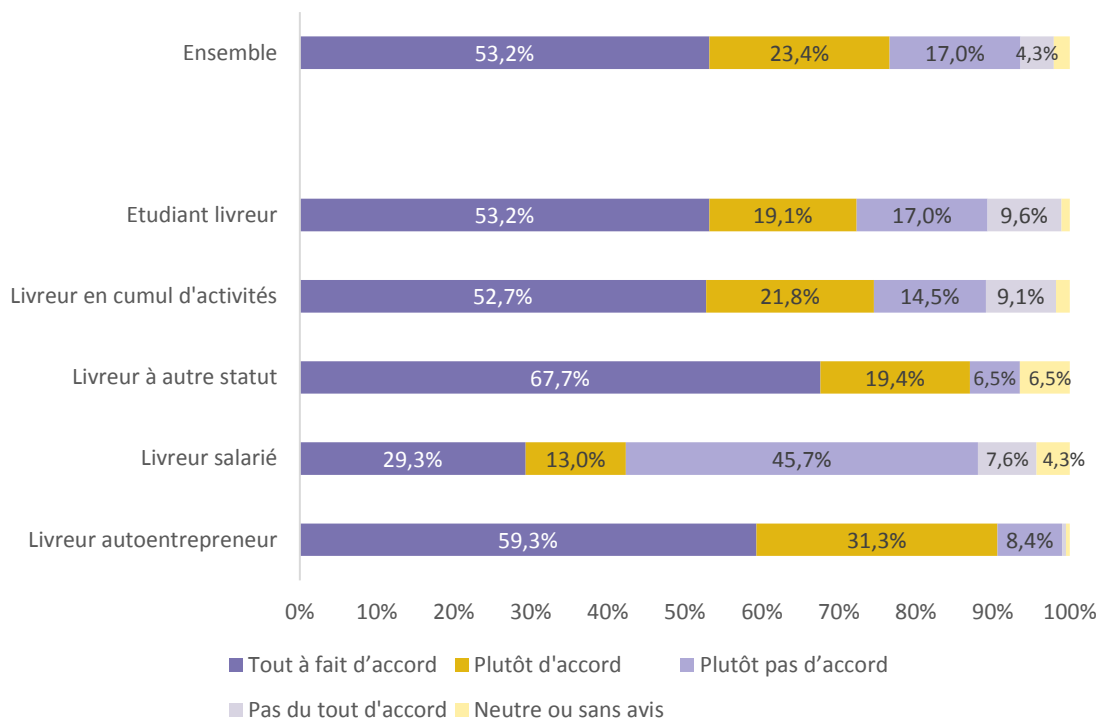
Par ailleurs, en considérant l'ensemble des indicateurs étudiés ci-avant, la **catégorie de livreurs qui apparaît la moins satisfaite** de ses conditions de travail est celle des livreurs **autoentrepreneurs**, et les livreurs à autre statut, alors que les **livreurs salariés** ressortent nettement comme la **catégorie la plus satisfaite** de ses conditions de travail, ce qui peut être mis en lien avec les garanties que leur offre ce statut d'emploi.

1.2. Une activité exercée sous un statut particulier, avec l'autonomie comme avantage perçu

La majorité des livreurs ne sont pas salariés et disposent d'une certaine autonomie dans l'exercice de cette activité, autonomie mise en avant comme un avantage à la fois fonctionnel et symbolique par les plateformes. Qu'en est-il alors des livreurs ?

a) Une liberté appréciée sur les horaires de travail

J'aime le fait de pouvoir travailler quand je veux



Test de significativité : khi-deux de Pearson ; Statistique du test : 115,309 ; ddl : 16 ; p-value : <0,001***

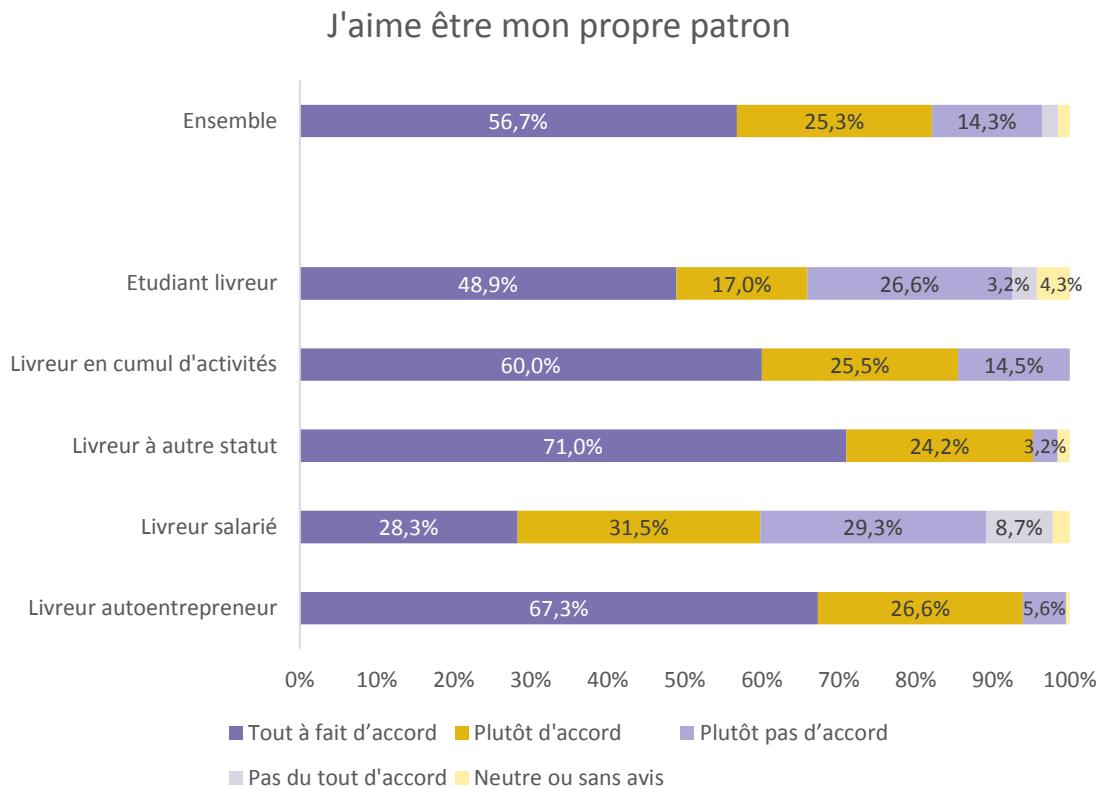
Figure 41 : Opinion des livreurs sur l'autonomie dans l'organisation de leur temps de travail par catégorie de livreurs (échantillon total – n=517)

L'autonomie apparaît comme un avantage apprécié de l'activité de livreur de plateforme : plus de la moitié (53,2%) des livreurs enquêtés sont tout à fait d'accord avec l'affirmation « J'aime le fait de pouvoir travailler quand je veux », et 23,4% sont plutôt d'accord avec celle-ci. À l'échelle de l'ensemble de l'échantillon, **plus des trois quarts (76,6%) des livreurs apprécient le fait de pouvoir travailler quand ils le souhaitent**, ce qui est effectivement l'un des arguments de recrutement des plateformes. En 2020, 91% des livreurs interrogés se déclaraient d'accord avec l'affirmation « Je peux travailler quand je veux ».

Ici, c'est parmi les **autoentrepreneurs** que cet élément est **le plus apprécié (90,6%)**, suivis des livreurs à autre statut (87,1%). Livreurs en cumul d'activités professionnelles et étudiants livreurs sont près des trois quarts (respectivement 74,5% et 72,3%) à apprécier de pouvoir travailler quand ils le souhaitent, à mettre en lien avec le fait qu'ils combinent cette activité avec une autre. Enfin, les livreurs salariés ne sont que

42,3% à apprécier cet élément, car ils sont certainement moins libres dans la fixation de leurs horaires de travail du fait de leur statut d'emploi.

b) Être « son propre patron » : un élément apprécié



Test de significativité : khi-deux de Pearson ; Statistique du test : 99,270 ; ddl : 16 ; p-value : <0,001***

Figure 42 : Opinion des livreurs sur le fait d' « être son propre patron » par catégorie de livreurs (échantillon total – n=517)

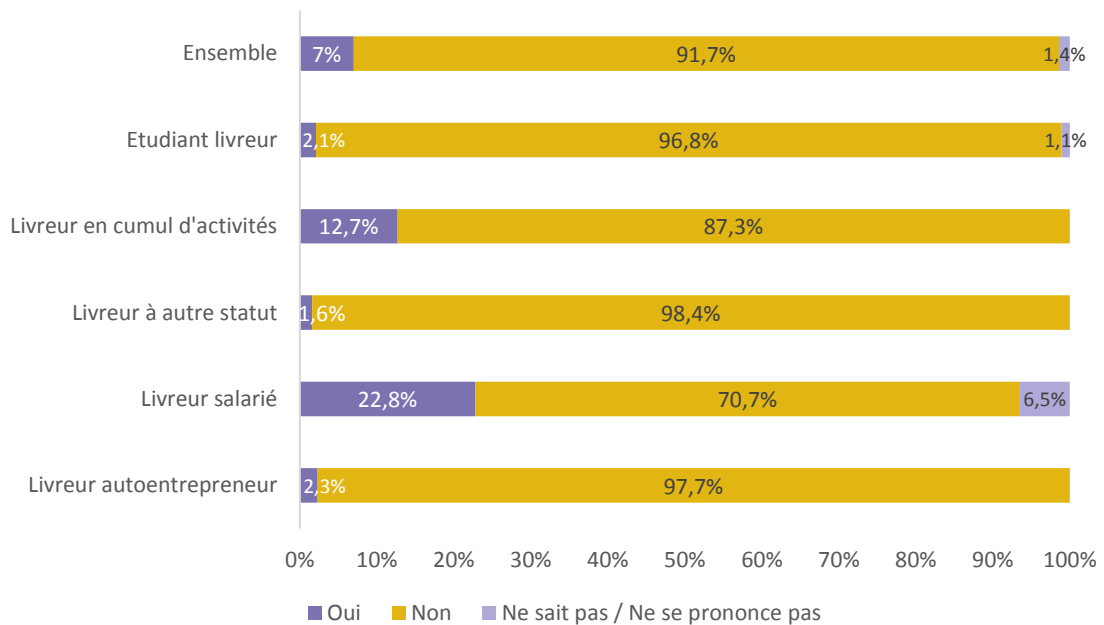
De même, le fait d' « être son propre patron » semble apprécié. **Plus de 80%** des enquêtés **apprécient le fait « d'être [leur] propre patron »**, 56,7% étant tout à fait d'accord avec cette affirmation et 25,3% plutôt d'accord. Ces résultats sont similaires à ceux observés dans l'enquête menée en 2020 (80% de livreurs d'accord avec cette même affirmation).

Si l'on croise ces éléments avec la typologie de livreurs par statut, ce sont les **livreurs à autre statut** (95,2%) et les **livreurs autoentrepreneurs** (93,9%) qui sont **les plus satisfaits** d' « être [leur] propre patron », suivis des livreurs en cumul d'activités professionnelles (85,5%). Cet élément soulève moins d'enthousiasme chez les étudiants livreurs (65,9%) et chez les livreurs salariés (59,8%).

Plus des trois quarts des livreurs sont d'accord avec les deux affirmations « J'aime le fait de pouvoir travailler quand je veux » et « J'aime être mon propre patron », et plus de la moitié se disent même « tout à fait d'accord » avec elles. L'autonomie apparaît donc comme un avantage indéniable de l'activité de livraison, mais il ne faut pas oublier qu'elle n'en représente pour ainsi dire qu'un des seuls avantages, face à divers inconvénients (risque d'accidents, difficulté physique, exposition aux aléas météorologiques, revenus insatisfaisants, concurrence trop importante, etc.) qui en constituent le revers de la médaille.

c) Un intérêt pour l'association sous forme de syndicat, bien que cela demeure une pratique marginale

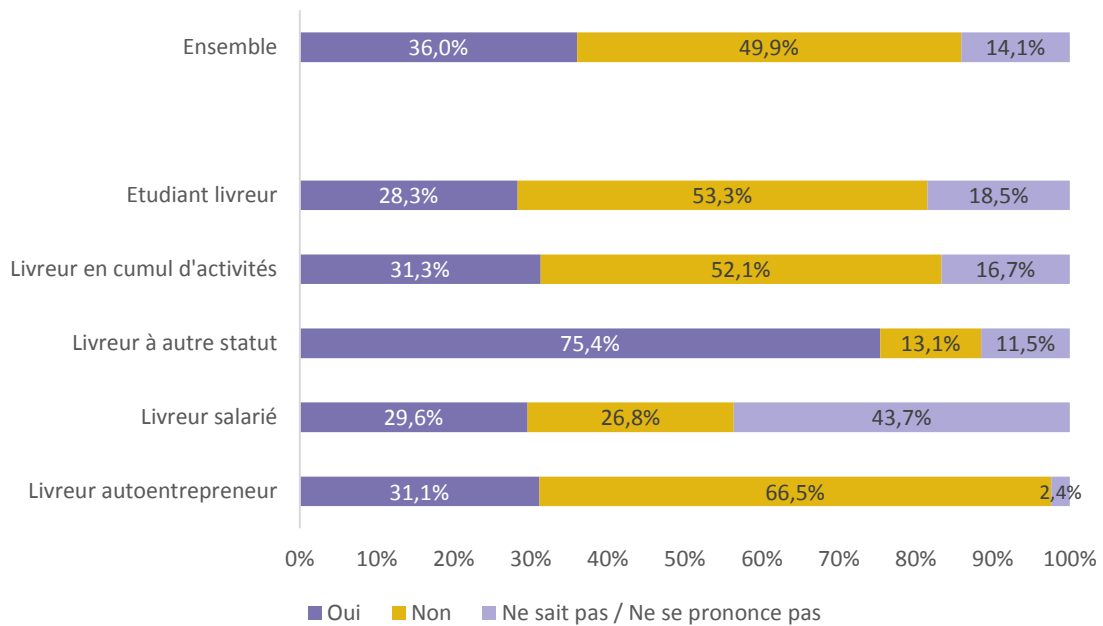
Êtes-vous membre d'un syndicat ou d'un collectif de défense des droits des livreurs travaillant pour les plateformes ?



Test de significativité : khi-deux de Pearson ; Statistique du test : 76,804 ; ddl : 8 ; p-value : <0,001***

Figure 43 : Adhésion à un syndicat ou à un collectif de défense des droits des livreurs travaillant pour des plateformes par catégorie de livreurs (échantillon total – n=517)

Seriez-vous intéressé pour devenir membre d'un syndicat ou d'un collectif de défense des droits des livreurs travaillant pour les plateformes ?



Test de significativité : khi-deux de Pearson ; Statistique du test : 132,273 ; ddl : 8 ; p-value : <0,001***

Figure 44 : Intérêt des livreurs pour l'adhésion à un syndicat ou à un collectif de défense des droits des livreurs travaillant pour des plateformes par catégorie de livreurs (sous-échantillon des livreurs n'étant pas membre d'un syndicat ou d'un collectif – n=481)

Seule une **minorité** de livreurs sont membres d'un syndicat : c'est le cas de **seulement 7%** des enquêtés, mais **36%** de ceux qui ne le sont pas au moment de l'enquête **seraient intéressés** pour devenir membre d'un syndicat ou collectif de défense des droits des livreurs travaillant pour des plateformes. On note que le **syndicalisme** est **bien plus fréquent chez les livreurs salariés**, 22,8% d'entre eux étant membres d'un syndicat. C'est aussi le cas, dans une moindre mesure, parmi les livreurs en cumul d'activités professionnelles (12,7%). Ces deux catégories tirent vers le haut la proportion de livreurs syndiqués à l'échelle de l'ensemble de l'échantillon : les autres catégories ne comptent qu'1,6% à 2,3% de livreurs syndiqués. L'intérêt pour les syndicats ou collectifs de défense des droits des livreurs parmi ceux qui n'appartiennent pas à un syndicat au moment de l'enquête (36% à l'échelle de l'ensemble de l'échantillon) est surtout porté par les livreurs à autre statut (75,4%), la proportion se situant aux alentours de 30% pour toutes les autres catégories.

Les syndicats de livreurs

Afin de défendre leurs droits et d'obtenir de meilleures conditions de travail, certains livreurs rejoignent des structures syndicales, souvent à l'échelle d'une agglomération. Citons par exemple le syndicat CGT Uber Eats/Deliveroo de Lyon, le Syndicat des Livreurs Ubérisés Toulousains (SLUT), le Collectif des livreurs de Reims ou le Collectif des Livreurs Autonomes des Plateformes (CLAP) à Paris. En octobre 2020, est lancé, à l'échelle nationale, le syndicat CGT Livreurs. Ces structures se font la voix de revendications portant notamment sur le statut des livreurs et les garanties qui y sont associées, ainsi que sur leur rémunération et le prix des courses. Des actions sont alors organisées. En juillet 2018, lors de la Coupe du monde de football, le CLAP a ainsi appelé les livreurs à la grève au moment de la finale⁴⁰. Fin janvier 2021, à Reims, le Collectif des livreurs a cessé de travailler et manifesté devant des enseignes de restauration rapide de la ville, en bloquant l'entrée⁴¹. En août 2018, des rassemblements ont eu lieu Place de la République, toujours à l'initiative du CLAP : des livreurs travaillant pour Deliveroo demandant une meilleure rémunération, alors que la plateforme souhaitait réviser son système de tarification des courses (suppression du tarif minimal, baisse de la rémunération des courses courtes au profit de celle des courses les plus longues)⁴². Des manifestations de ce type ont également eu lieu à l'été 2019 et en octobre 2020⁴³. Après la reconnaissance, en mars 2020, d'un « lien de subordination » entre un chauffeur de VTC Uber et la plateforme par la Cour de cassation, des livreurs, soutenus par la CGT Uber Eats/Deliveroo de Lyon, se sont engagés en justice afin qu'un statut de salarié leur soit reconnu⁴⁴.

Ce sont les **livreurs autoentrepreneurs et livreurs à autre statut** qui semblent le plus **apprécier l'autonomie** associée à leur activité de livraison (être libre de ses horaires de travail et être son propre patron), alors que les livreurs salariés constituent logiquement la catégorie la moins sensible à ces éléments.

⁴⁰ <https://rapportsdeforce.fr/classes-en-lutte/livreurs-a-velo-pas-de-pizzas-pour-la-fin-du-mondial-07082062> (consulté le 16/03/2021)

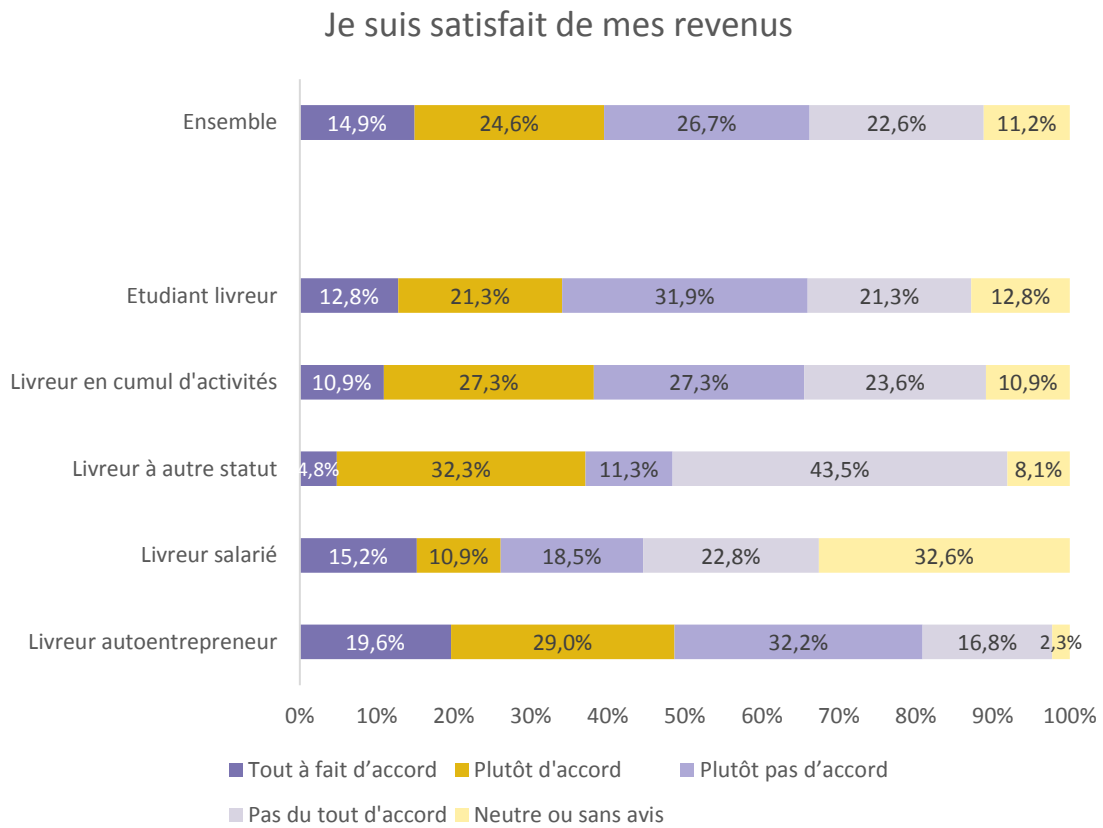
⁴¹ <https://rapportsdeforce.fr/classes-en-lutte/livreurs-ils-etablissent-un-rapport-de-force-dans-la-lutte-contre-les-plateformes-01299190> (consulté le 16/03/2021)

⁴² https://www.lemonde.fr/economie/article/2019/08/10/a-paris-des-livreurs-deliveroo-reclament-un-minimum-horaire-au-niveau-du-smic_5498437_3234.html (consulté le 16/03/2021)

⁴³ <https://www.francebleu.fr/infos/economie-social/paris-les-livreurs-deliveroo-manifestent-a-19h00-et-prevoient-de-bloquer-des-restaurants-1565189211> et <https://www.ladepeche.fr/2020/10/30/uber-eats-deliveroo-les-livreurs-se-rassembleront-a-19-heures-a-toulouse-pour-denoncer-leurs-conditions-de-travail-9173327.php> (consultés le 16/03/2021)

⁴⁴ <https://www.lefigaro.fr/social/des-syndicats-cgt-de-livreurs-a-velo-passent-a-l-offensive-contre-l-uberisation-20201208> (consulté le 16/03/2021)

1.3. Des revenus jugés insuffisants par les livreurs



Test de significativité : khi-deux de Pearson ; Statistique du test : 98,972 ; ddl : 16 ; p-value : <0,001***

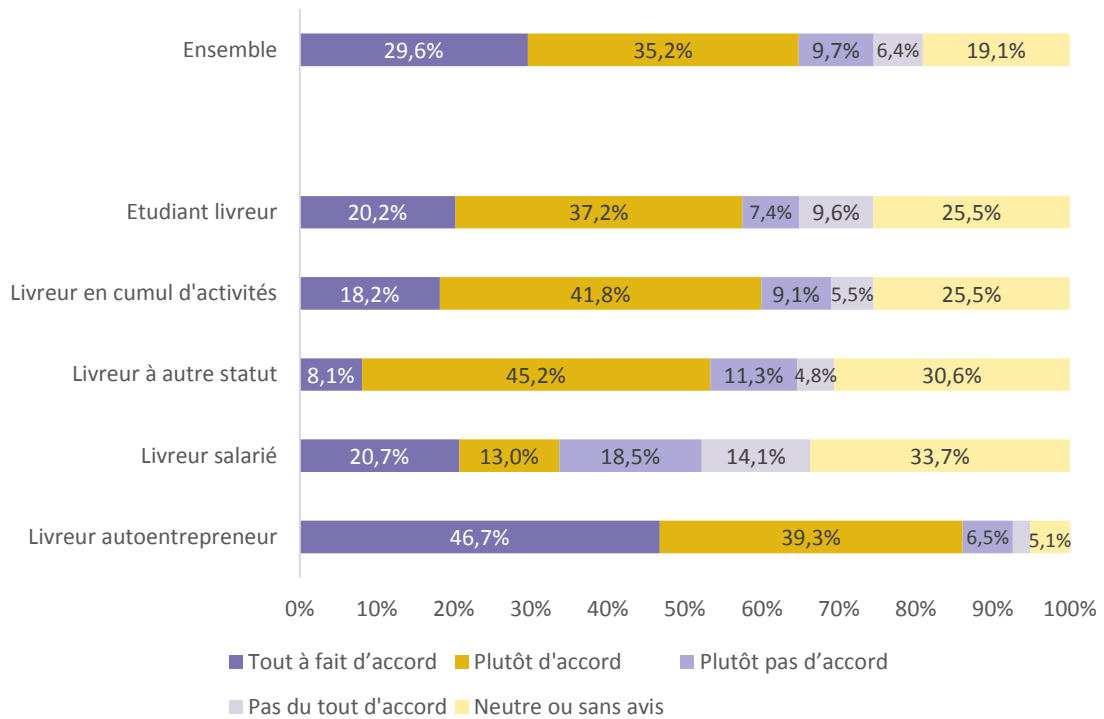
Figure 45 : Opinion des livreurs sur les revenus qu'ils tirent de leur activité de livraison par catégorie de livreurs (échantillon total – n=517)

Moins de la moitié des livreurs se disent **satisfaits de leurs revenus** (39,5%) : seuls 14,9% sont tout à fait satisfaits de leurs revenus, et 24,6% en sont plutôt satisfaits. Cette proportion apparaît en baisse par rapport à 2020, où elle était de 50%.

Alors qu'ils sont en général plus satisfaits que les autres catégories (notamment en ce qui concerne leurs conditions de travail), les **livreurs salariés** apparaissent comme les moins satisfaits de leurs revenus (seulement 26,1% d'entre eux le sont). Rappelons que cette catégorie de livreurs est celle qui déclare les revenus les plus élevés. À l'inverse, les **plus satisfaits** sont les **autoentrepreneurs** (48,6% d'entre eux), alors qu'ils déclarent des revenus moins élevés que les autres catégories de livreurs, et notamment que les salariés.

1.4. Perspectives en tant que livreur

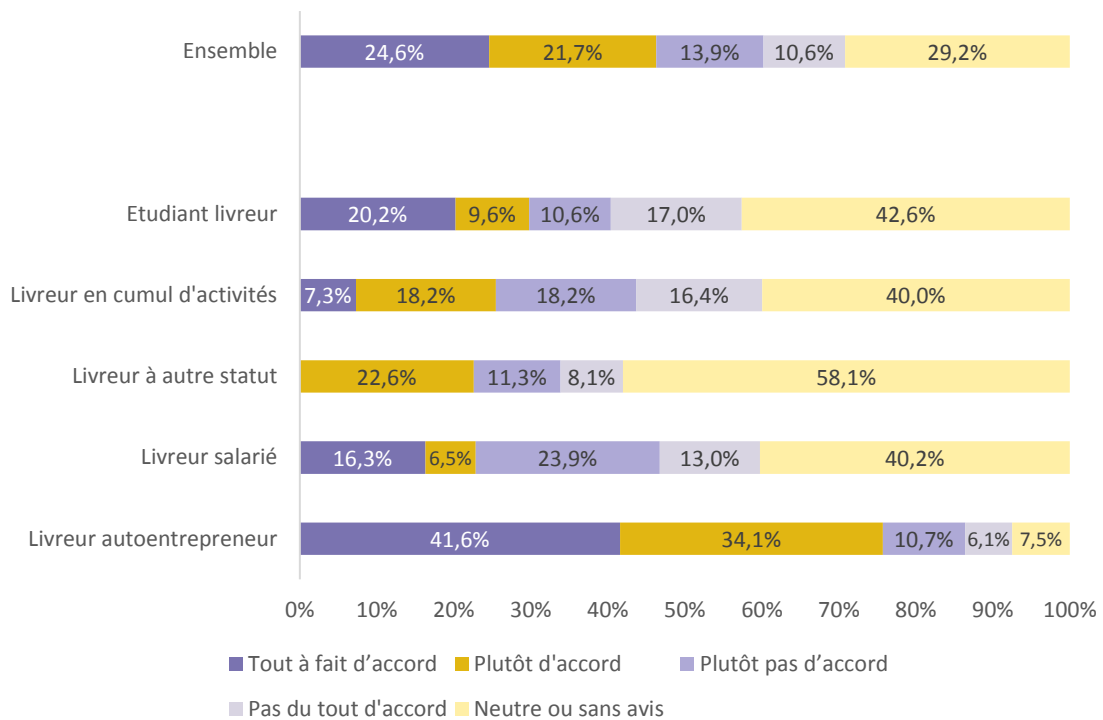
Je m'imagine encore livreur dans trois mois



Test de significativité : khi-deux de Pearson ; Statistique du test : 120,694 ; ddl : 16 ; p-value : <0,001***

Figure 46 : Perspective des livreurs sur le maintien de cette activité à horizon trois mois par catégorie de livreurs (échantillon total – n=517)

Je m’imagine encore livreur dans un an



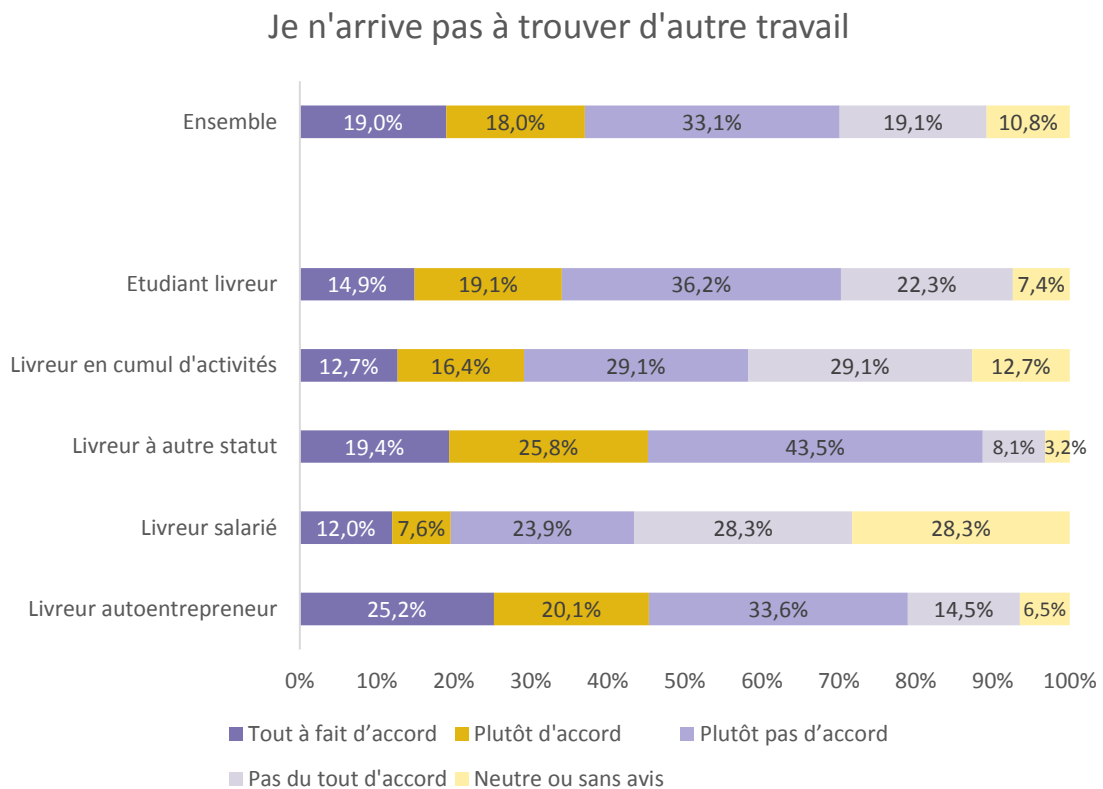
Test de significativité : khi-deux de Pearson ; Statistique du test : 166,459 ; ddl : 16 ; p-value : <0,001***

Figure 47 : Perspective des livreurs sur le maintien de cette activité à horizon un an par catégorie de livreurs (échantillon total – n=517)

Près des **deux tiers** des livreurs (64,8%) s’imaginent **encore livreurs dans trois mois** : 29,6% sont tout à fait d’accord avec l’affirmation proposée et 35,2% plutôt d’accord. **À horizon un an, un peu moins de la moitié** des livreurs estiment qu’ils réaliseront encore cette activité : 24,6% sont tout à fait d’accord avec l’affirmation et 21,7% plutôt d’accord. Notons la plus grande proportion d’indécis à horizon un an qu’à horizon trois mois (29,2% de neutre ou sans avis à horizon un an, contre 19,1% à horizon trois mois). Rappelons à ce titre la faible ancienneté des livreurs. Dans l’enquête 2020, 45% des livreurs imaginaient encore réaliser cette activité à horizon trois mois, et 21% à horizon un an, soit nettement moins que mesuré dans cette enquête 2021. Cela pourrait s’expliquer par une incertitude accrue concernant le contexte économique et le marché du travail, due à la crise sanitaire, les livreurs pouvant davantage craindre de ne pas trouver un autre emploi.

Les **livreurs autoentrepreneurs** sont ceux qui **se projettent le plus** dans cette activité : 64,8% s’imaginent encore livreurs dans trois mois (46,7% tout à fait et 39,3% plutôt) et 46,3% dans un an (41,6 tout à fait et 34,1% plutôt). Les livreurs en cumul d’activités professionnelles et les étudiants livreurs se projettent un moins dans cette activité : 60% des livreurs en cumul d’activités pensent encore effectuer cette activité à horizon trois mois et 25,5% à horizon un an ; 57,4% des étudiants livreurs pensent encore livrer dans trois mois et 29,8% dans un an. Enfin, **les livreurs salariés sont ceux qui se projettent le moins**, et ce de manière nette : seulement 33,7% se voient encore livreurs dans trois mois 22,8% dans un an. Ce résultat interroge, étant donné qu’ils jouissent d’un statut plus « protecteur » que les autres catégories. Il se peut néanmoins que ce statut soit perçu comme un tremplin vers un autre emploi salarié (si les livreurs autoentrepreneurs peuvent être considérés comme des « outsiders » selon le modèle insiders / outsiders, être livreur salarié serait une étape permettant de passer plus facilement du côté des « insiders »).

1.5. Une activité exercée par défaut ?



Test de significativité : khi-deux de Pearson ; Statistique du test : 69,680 ; ddl : 16 ; p-value : <0,001***

Figure 48 : Difficulté des livreurs à trouver une autre activité rémunérée que la livraison par catégorie de livreurs (échantillon total – n=517)

37% des livreurs enquêtés semblent exercer cette activité par défaut, si l'on en juge par leur positionnement par rapport à l'affirmation « Je n'arrive pas à trouver d'autre travail » : 19% sont tout à fait d'accord avec cette dernière et 18% plutôt d'accord.

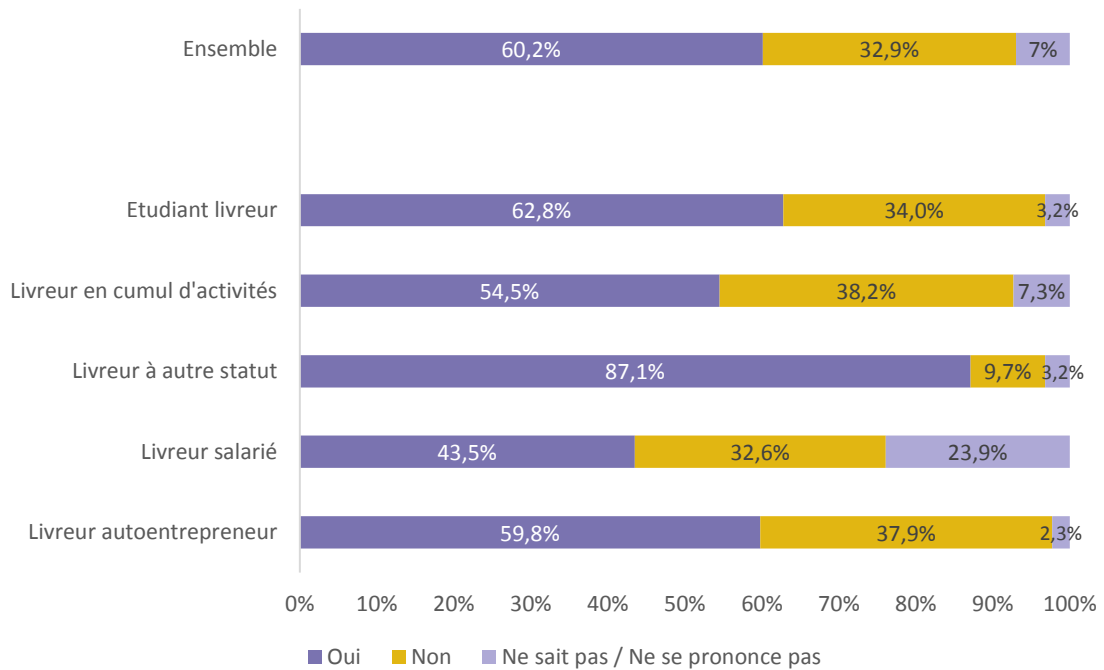
La catégorie de livreurs au sein de laquelle l'exercice « par défaut » de cette activité est le plus représenté est celle des **autoentrepreneurs** (c'est le cas de 45,3% d'entre eux). Les **livreurs salariés** sont à l'inverse **moins fréquemment** livreurs par défaut (19,6% d'entre eux seulement).

Par ailleurs, il ressort que ce sont **les livreurs les moins diplômés** qui ont le plus de mal à trouver un autre travail. Plus de la moitié (51,1%) des livreurs qui ne possèdent aucun diplôme déclarent ne pas réussir à trouver d'autre travail, contre 29,8% des livreurs diplômés de l'enseignement secondaire (jusqu'au bac) et 26,7% des livreurs diplômés de l'enseignement supérieur.

Les livreurs ayant la nationalité française (minoritaires au sein de notre échantillon), éprouvent également moins de difficultés à trouver un autre emploi : seuls 24% d'entre eux déclarent ne pas réussir à trouver d'autre travail, contre 38,3% des livreurs étrangers. Précisons cependant que les livreurs étrangers sont

moins diplômés que les livreurs de nationalité française. Ces deux déterminants des difficultés d'accès à l'emploi (absence de diplôme et nationalité étrangère) apparaissent donc partiellement corrélés.

Seriez-vous intéressés par des offres d'emploi en tant que salarié dans le secteur de la livraison ou de la logistique ?



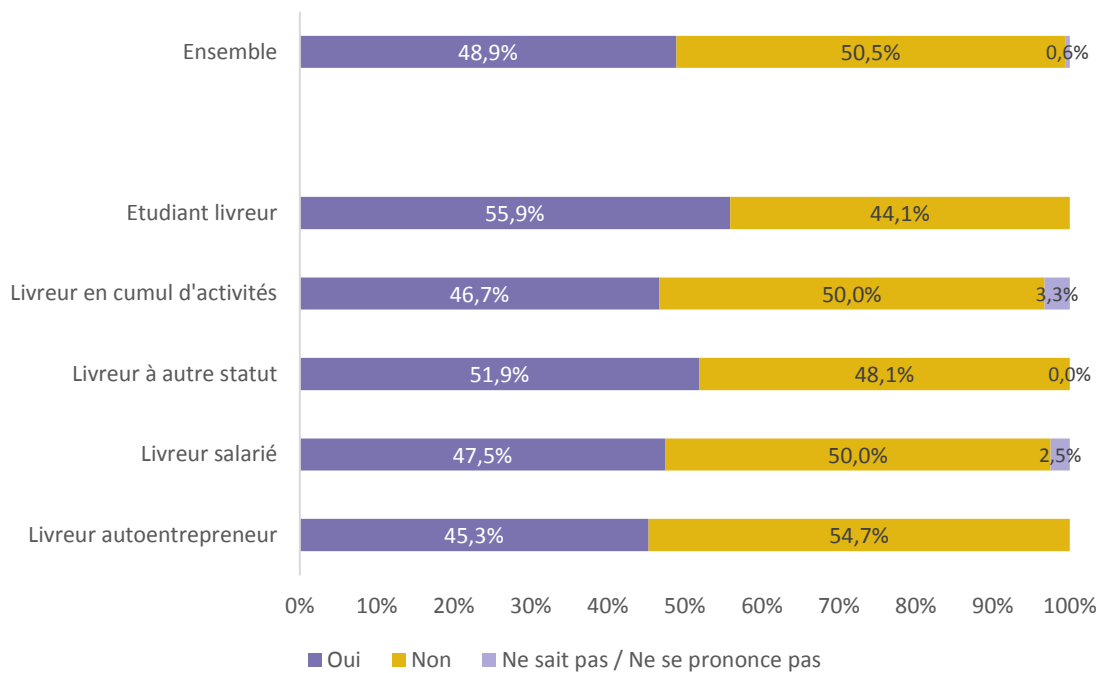
Test de significativité : khi-deux de Pearson ; Statistique du test : 72,112a ; ddl : 8 ; p-value : <0,001***

Figure 49 : Intérêt des livreurs pour des offres d'emploi en tant que salarié dans le secteur de la livraison ou de la logistique par catégorie de livreurs (échantillon total – n=517)

La majorité (60,2%) des répondants à l'enquête se disent **intéressés par des offres d'emploi en tant que salarié dans le secteur de la livraison ou de la logistique**, et 29,4% d'entre eux ont déjà postulé à ce type d'offres.

L'intérêt pour des offres d'emploi en tant que salarié dans le secteur de la livraison ou de la logistique est largement **plus marqué chez les livreurs à autre statut** (87,1%) qu'au sein des autres catégories. Les livreurs **saliariés** témoignent par contre d'un **intérêt moins important** (43,5%), certainement car ils sont, de fait, déjà salariés et qu'ils sont moins nombreux à s'imaginer livreurs à l'avenir.

Avez-vous déjà postulé à une offre d'emploi en tant que salarié dans le secteur de la livraison ?



Test de significativité : khi-deux de Pearson ; Statistique du test : 9,139a ; p-value : 0,331

Figure 50 : Candidature des livreurs pour des offres d'emploi en tant que salarié dans le secteur de la livraison ou de la logistique par catégorie de livreurs (sous-échantillon des livreurs intéressés par des offres d'emploi en tant que salarié dans le secteur de la livraison ou de la logistique – n=311)

Parmi les livreurs intéressés par des offres d'emploi dans le secteur de la livraison, près de la moitié déclare avoir déjà candidaté à une offre d'emploi dans ce secteur. Les différences observées entre les catégories de livreurs ne sont pas statistiquement significatives.

2. Impacts de la crise sanitaire sur la situation des livreurs

Nous avons, pour finir, intégré des questions spécifiques en lien avec le contexte de crise sanitaire en cours depuis près d'un an au moment de l'enquête. Comment la crise du Covid-19 a-t-elle influé sur le quotidien des livreurs ? Précisons que l'activité de livraison pour des plateformes fait partie des rares activités à rester autorisée en période de confinement ou de couvre-feu. Selon un article⁴⁵ publié sur le média en ligne *The Conversation*, la crise aurait renforcé la précarité des livreurs de plateforme : outre le risque sanitaire de contamination au Covid-19, accru par la multiplication des contacts (avec restaurateurs et clients) et la manipulation de colis passés entre plusieurs mains⁴⁶, il est également possible de mentionner un risque

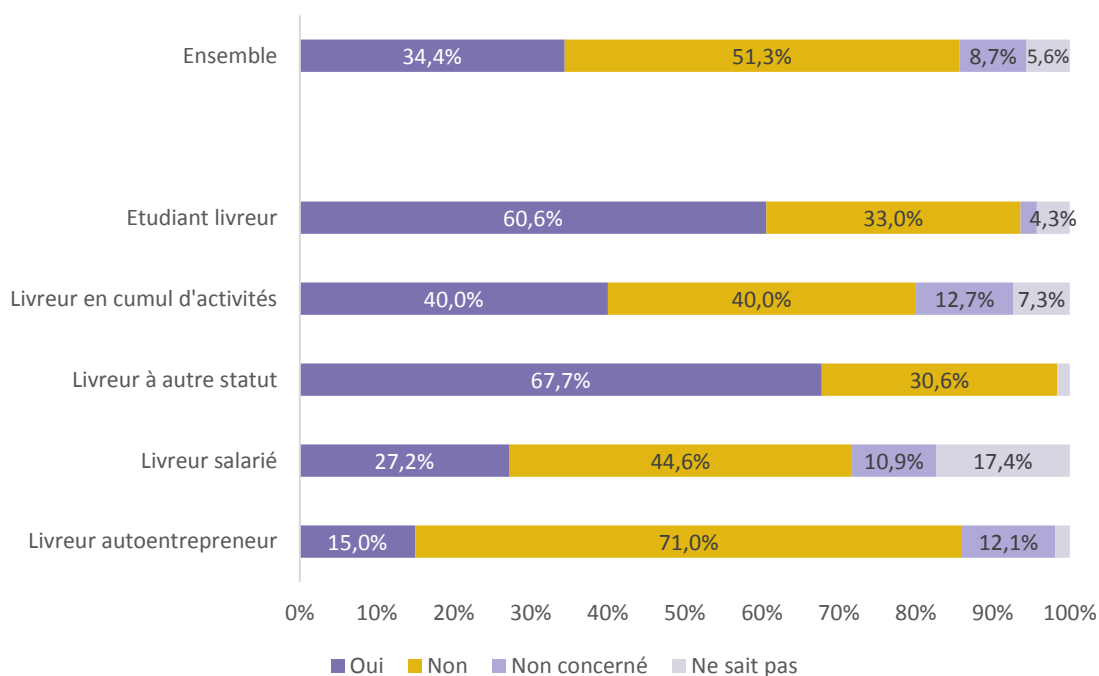
⁴⁵ <https://theconversation.com/comment-le-confinement-a-enfonce-les-livreurs-a-velo-dans-la-precarite-138617> (consulté le 22/03/2021)

⁴⁶ Les plateformes se veulent rassurantes sur ce point et enjoignent au respect des gestes barrières, mettant en place des livraisons

accru de contrôle policier, les livreurs étant rendus plus visibles dans l'espace public par les limitations de déplacements. Pour ceux qui travaillent, ou séjournent, illégalement sur le territoire, l'enjeu est de taille. De plus, en cas d'interruption de leur activité pendant la crise (s'ils sont atteints de la Covid-19 et doivent rester confinés), les livreurs indépendants risquent de voir leurs revenus disparaître. Si des plateformes comme Uber Eats ou Deliveroo ont annoncé avoir mis en place des aides pour les livreurs malades de la Covid-19, celles-ci sont associées à certaines conditions, notamment celle d'avoir enregistré au moins 130€ de revenus par semaine pendant quatre semaines, condition utilisée comme un indicateur de régularité de l'activité de livraison et critère d'accès à l'indemnisation⁴⁷.

2.1. Une crise ayant poussé de nouveaux livreurs sur le marché, notamment parmi les étudiants

La crise sanitaire vous a-t-elle incité à devenir livreur pour ces plateformes ?



Test de significativité : khi-deux de Pearson ; Statistique du test : 138,919 ; ddl : 12 ; p-value : <0,001***

Figure 51 : Impact de la crise sanitaire sur l'entrée dans l'activité de livraison par catégorie de livreurs (échantillon total – n=517)

Nous nous sommes d'abord demandé si la crise économique accompagnant la crise sanitaire avait poussé de nouveaux livreurs sur le marché, faute d'emplois dans d'autres domaines, ou pour compenser une baisse des revenus liés à une autre activité. Ainsi, **près d'un tiers** des enquêtés déclarent que **la crise sanitaire les a incités à devenir livreur** de plateforme. Cela est à mettre en lien avec la faible ancienneté des livreurs, les deux tiers des livreurs enquêtés exerçant cette activité depuis moins d'un an, soit depuis le début de la crise sanitaire.

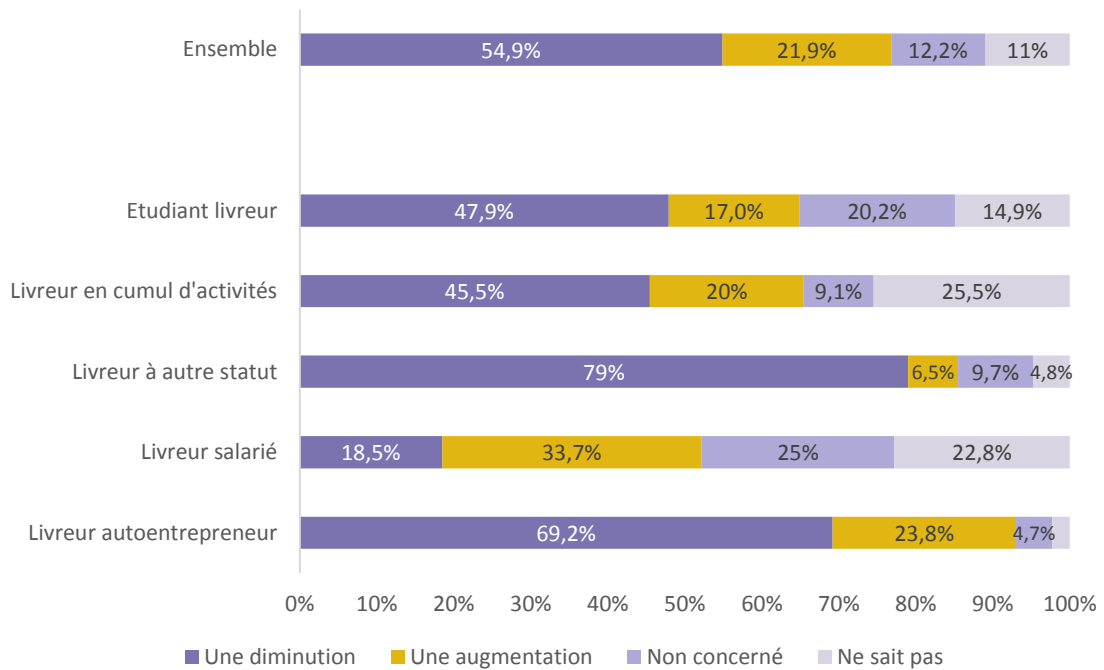
« sans contact » afin de protéger livreurs et clients : <https://riders.deliveroo.fr/fr/news/livraison-sans-contact> ; <https://www.uber.com/fr/blog/covid-19-priorite-a-la-securite-pendant-les-livraisons/> (consultés le 23/03/2021)

⁴⁷ <https://beta.reporterre.net/Les-plateformes-de-livraison-n-indemnisent-pas-tous-les-livreurs-malades> (consulté le 22/03/2021)

Les **étudiants** auraient, de loin, été **les plus incités** par la crise à devenir livreurs : 60,6% d'entre eux déclarent que cela est le cas, ce qui peut être mis en regard avec la précarité de la population étudiante due à la crise et l'impossibilité de trouver un autre emploi en parallèle de ses études. La crise a aussi constitué un moteur important pour les livreurs qui exercent cette activité conjointement avec un autre emploi (40% d'entre eux ont été incités par la crise à devenir livreurs), pouvant là encore être mis en lien avec une possible perte ou diminution des revenus liés à cette autre activité (chômage partiel entraînant une baisse de revenu, par exemple). Du point de vue de l'entrée dans l'activité de livraison, la catégorie sur laquelle la crise a eu l'impact le plus faible est celle des autoentrepreneurs, peut-être parce que les livreurs ayant ce statut et n'étant ni étudiant ni n'occupant un autre emploi étaient déjà massivement livreurs avant la crise.

2.2. Une crise ayant entraîné une diminution d'activité et de revenus pour de nombreux livreurs

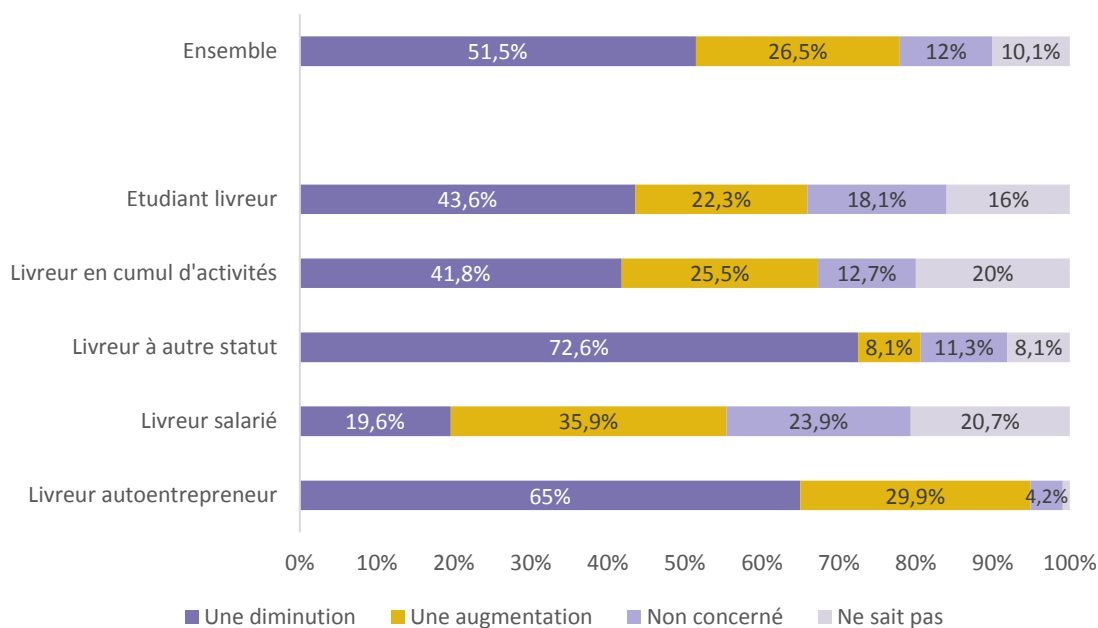
La crise sanitaire a-t-elle entraîné une diminution ou une augmentation de vos revenus en tant que livreur ?



Test de significativité : khi-deux de Pearson ; Statistique du test : 120,676 ; ddl : 12 ; p-value : <0,001***

Figure 52 : Impact de la crise sanitaire sur les revenus liés à l'activité de livraison par catégorie de livreurs (échantillon total – n=517)

La crise sanitaire a-t-elle entraîné une diminution ou une augmentation de votre nombre de courses via les plateformes ?



Test de significativité : khi-deux de Pearson ; Statistique du test : 107,390 ; ddl : 12 ; p-value : <0,001***

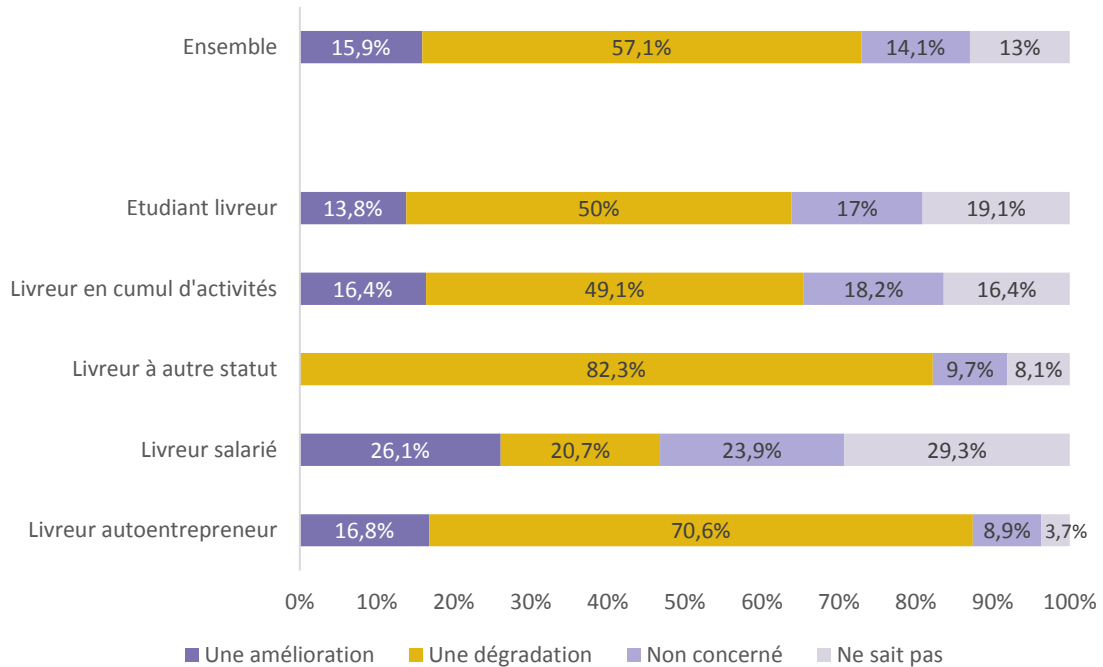
Figure 53 : Impact de la crise sanitaire sur le nombre de courses par catégorie de livreurs (échantillon total – n=517)

Plus de la moitié (54,9%) des livreurs estiment que la crise a entraîné une diminution de leurs revenus (et 21,9% qu'elle a entraîné une augmentation, ce qui pourrait s'expliquer par un surcroît d'activité, lié aux confinements et aux couvre-feux ayant augmenté la demande des consommateurs pour ce type de service). L'évolution du nombre de courses est similaire : **51,5%** des livreurs estiment que la crise a entraîné une **diminution du nombre de courses** et 26,5% une augmentation. Cela est à mettre en lien avec le phénomène déjà évoqué de « saturation » du secteur de la livraison avec la crise et la précarisation de certaines populations, qui semble ressortir de notre enquête (nette augmentation, par rapport à l'année précédente, de livreurs déclarant qu'il y a « trop de livreurs sur les plateformes par rapport au nombre de courses proposées »).

Les **autoentrepreneurs** (et, dans une moindre mesure, les livreurs à autre statut) sont ceux qui ont **le plus vu baisser leur activité** (nombre de courses) **et leurs revenus** avec la crise : 65% des livreurs autoentrepreneurs ont connu une diminution du nombre de courses et 69,2% une diminution de leurs revenus. Protégés par leur statut, les **livreurs salariés** ont été **les plus épargnés** : seuls 19,6% déclarent une réduction du nombre de courses et 18,5% une diminution de leurs revenus.

2.3. Des conditions de travail détériorées par la crise

La crise sanitaire a-t-elle amélioré ou détérioré vos conditions de travail en tant que livreur ?



Test de significativité : khi-deux de Pearson ; Statistique du test : 102,825 ; ddl : 12 ; p-value : <0,001***

Figure 54 : Impact de la crise sanitaire sur leurs conditions de travail par catégorie de livreurs (échantillon total – n=517)

Enfin, la **majorité** (soit 57,1%) des enquêtés estiment que la crise sanitaire a **détérioré leurs conditions de travail**, et seulement 15,9% qu'elle les a améliorées. Les termes d'amélioration ou de détérioration des conditions de travail peuvent recouvrir une grande variété d'éléments, que l'enquête quantitative n'a pas permis de détailler. Nous pouvons néanmoins citer le risque d'exposition au Covid-19 comme un facteur de détérioration, et la réduction de la circulation routière, notamment en période de confinement ou après le couvre-feu, comme facteur d'amélioration.

Comme pour les revenus, ce sont les **livreurs autoentrepreneurs** et les **livreurs à autre statut** pour qui la crise a entraîné le **plus fréquemment une dégradation** des conditions de travail. C'est le cas de 70,6% des autoentrepreneurs et 82,3% des livreurs à autre statut. Là encore, **salariés** sont les **moins touchés** : seuls 20,7% déclarent que la crise a dégradé leurs conditions de travail.

Pour résumer l'impact de la crise sanitaire sur les livreurs, les **étudiants** se détachent comme la catégorie au sein de laquelle les **livreurs s'étant tournés vers cette activité** du fait de la crise sont les plus représentés. Pour ce qui est des autres indicateurs (volume d'activité, niveau de revenus, conditions de travail), ce sont les **autoentrepreneurs et les livreurs à autre statut qui semblent avoir le plus pâti de la crise**, tandis que les **livreurs salariés ont été les plus épargnés**. Cela confirme donc bien le caractère protecteur de ce statut d'emploi.

Synthèse Partie 3 : Quel regard les livreurs portent-ils sur leur activité ?

De manière générale, les livreurs déplorent des conditions de travail difficiles, notamment pour ce qui est du risque d'accident (un quart d'entre eux ayant déjà subi un accident), puis des conditions météorologiques et de la difficulté physique de l'activité de livraison. Ce sont les livreurs autoentrepreneurs qui sont les plus insatisfaits de leurs conditions de travail, tandis que les salariés sont les plus satisfaits, ce qui suggère que ce statut d'emploi présente un caractère protecteur.

L'autonomie offerte par cette activité constitue un avantage apprécié par les livreurs, et notamment les autoentrepreneurs. Si seulement 7% des livreurs sont aujourd'hui membres d'un syndicat ou d'un collectif (proportion qui monte à 23% chez les livreurs salariés), 36% se disent intéressés pour devenir membre de telles structures.

30% des livreurs imaginent encore réaliser cette activité dans trois mois, et 25% dans un an, des proportions en hausse par rapport à l'enquête 2020, pouvant résulter des incertitudes sur l'emploi provoquée par la crise sanitaire.

37% des livreurs semblent exercer cette activité par défaut, déclarant ne pas arriver à trouver d'autre travail.

Un tiers des livreurs interrogés se sont tournés vers cette activité du fait de la crise, un phénomène nettement plus marqué chez les étudiants livreurs (c'est le cas de 61% d'entre eux).

Pour plus de la moitié des livreurs, la crise a entraîné une diminution du nombre de courses et des revenus, alors qu'un cinquième à un quart seulement déclare qu'elle a engendré une hausse de leur volume d'activité et des revenus générés par celle-ci. De même, pour 57% des livreurs, la crise a détérioré leurs conditions de travail. De manière générale, ce sont les livreurs autoentrepreneurs qui ont le plus pâti de la crise, tandis que les livreurs salariés ont été les plus épargnés, ce qui confirme bien le caractère protecteur de ce statut.

Conclusion

Cette étude, quatrième de ce type, permet de dresser un portrait des livreurs travaillant pour des plateformes de livraison instantanée, et de préciser les contours de leur activité, mais aussi d'étudier des évolutions par rapport aux précédentes éditions. Plus de 500 livreurs ont été interrogés au mois de février 2021 dans le quart nord-est de Paris.

Le profil général des livreurs évolue peu par rapport à 2020, avec toujours une **très grande majorité d'hommes**, une **moyenne d'âge relativement jeune** et un niveau de diplôme également très faible. Seule une minorité de livreurs ont la nationalité française. **Près d'un cinquième des livreurs sont par ailleurs étudiants**, soit deux fois plus que l'an dernier. **Un peu plus de la moitié des livreurs exercent cette activité sous le statut d'autoentrepreneur**, pour 28% de salariés et **11% de coopérateurs**, soit une très nette progression par rapport à 2020. Par ailleurs, 12% des livreurs combinent cette activité avec une autre activité professionnelle. Notons cependant que les évolutions enregistrées dans la répartition par statut sont en grande partie le produit d'un resserrement de la cible des répondants entre les deux enquêtes (en sélectionnant plus particulièrement les livreurs travaillant pour des plateformes de livraison instantanée en 2021).

Bien qu'elle demeure faible, l'ancienneté des livreurs dans cette activité semble avoir légèrement progressé par rapport à l'année précédente. Les deux tiers des livreurs exercent cette activité depuis moins d'un an et, pour plus d'un quart d'entre eux, il s'agit de leur première activité professionnelle en France. Ces éléments font donc ressortir la livraison pour des plateformes comme une **activité de transition, voire d'insertion**, pour des personnes ayant un faible niveau d'études.

Deliveroo et Uber Eats apparaissent comme les principales plateformes, concernant respectivement 40% et 37,5% des livreurs interrogés. L'inscription simultanée à plusieurs plateformes ne constitue qu'un phénomène relativement marginal (11% des livreurs). **Le véhicule de livraison le plus utilisé est le vélo** (utilisé par plus de 46% des livreurs le jour de l'enquête), **suivi du deux-roues motorisé** (utilisé par 36% d'entre eux), essentiellement le scooter. **Plus de 80% des livreurs instantanés de repas sont donc des livreurs à deux-roues**. Notons l'utilisation de véhicules en libre-service par près d'un cinquième des livreurs, et notamment de Vélib', fréquemment comme solution d'appoint ou de remplacement d'un véhicule personnel. Au total, **trois livreurs à vélo sur dix utilisent un Vélib' électrique** pour leur activité professionnelle, ce qui peut fortement peser sur le système Vélib' aux heures de livraison (midi et surtout soirée).

Plus de la moitié des livreurs **travaillent six ou sept jours par semaine**, avec un **temps de travail quotidien moyen de 7 heures**. Ce temps de travail est néanmoins plus faible parmi les étudiants ou les livreurs exerçant en parallèle une autre activité professionnelle. Les livreurs effectuent en moyenne 18 livraisons par jour travaillé, la distance des courses étant relativement courte (3,2 km en moyenne pour les dernières courses effectuées par les livreurs). Les livreurs salariés se caractérisent par un nombre de courses plus important que les autres catégories. Bien qu'il s'agisse d'une pratique interdite – ou strictement encadrée – 12% des livreurs déclarent qu'il leur arrive de prêter leur compte ou d'emprunter celui d'un autre livreur.

Des questions d'opinion font ressortir les conditions de travail en tant que livreur comme pénibles, notamment en ce qui concerne **le risque d'accident, l'exposition aux aléas météorologiques ainsi que la difficulté physique du métier**. Les **livreurs salariés** sont ceux qui sont **les plus satisfaits de leurs conditions de travail**, à l'inverse des autoentrepreneurs, ce qui confirme le caractère protecteur du statut de salarié. L'autonomie que leur confère leur statut est néanmoins appréciée par les autoentrepreneurs. Signalons qu'en 2021, les livreurs se projettent davantage que l'année précédente dans une pérennisation de cette activité, ce qui pourrait s'expliquer par une incertitude accrue concernant le contexte économique et le marché du travail, due à la crise sanitaire, les livreurs pouvant davantage craindre de ne pas trouver un autre emploi.

L'édition 2021 de l'étude livreurs s'inscrit dans un contexte particulier, celui de la crise sanitaire du Covid-19, installée depuis près d'un an au moment de l'enquête, avec ses conséquences économiques et sociales. Il convient alors d'en interroger les effets sur le quotidien des livreurs. **La crise a poussé de nouveaux livreurs sur le marché, notamment parmi la population étudiante**, particulièrement touchée. De plus, si les mesures de confinement et de couvre-feu ont pu augmenter la demande pour la livraison de repas, cela ne n'est pas automatiquement traduit par une hausse d'activité pour les livreurs. Plus nombreux sur le marché, **la plupart ont ainsi vu leur nombre de courses, ainsi que leurs revenus, diminuer, et signalent également une détérioration de leurs conditions de travail**. Les livreurs salariés semblent avoir été les plus épargnés par la crise. Il ressort donc que la crise a un impact négatif sur les livreurs pour plateformes, notamment s'ils sont autoentrepreneurs, précarisant plus encore une population déjà fragile, ce qui soulève des enjeux en termes de protection de ces travailleurs indépendants.

Table des figures

Figure 1 : Lieux d'enquête	8
Figure 2 : Marges d'erreur à 95 % applicables aux résultats de l'enquête.....	9
Figure 3 : Répartition des livreurs par sexe (échantillon total – n=517).....	12
Figure 4 : Répartition des livreurs par tranche d'âge (échantillon total – n=517)	13
Figure 5 : Répartition des livreurs par situation familiale (échantillon total – n=517)	14
Figure 6 : Département de résidence des livreurs.....	15
Figure 7 : Répartition des livreurs par nationalité (échantillon total – n=517)	16
Figure 8 : Répartition des livreurs par plus haut diplôme obtenu (échantillon total – n=517)	17
Figure 9 : Répartition des livreurs selon la typologie d'activité et de statut établie (échantillon total – n=517)	20
Figure 10 : Schéma de la typologie d'activité et de statut établie.....	21
Figure 11 : Ancienneté des livreurs par catégorie (échantillon total – n=517)	25
Figure 12 : Première activité professionnelle des livreurs en France par catégorie (échantillon total – n=517)	26
Figure 13 : Entrée dans l'activité de livraison par catégorie de livreurs (échantillon total – n=517).....	28
Figure 14 : Plateformes pour lesquelles travaillent les livreurs (échantillon total – n=517)	28
Figure 15 : Plateformes pour lesquelles travaillent les livreurs par catégorie (échantillon total – n=517) .	29
Figure 16 - Répartition des livreurs selon le véhicule (échantillon total – n=517).....	30
Figure 17 : Type de véhicule utilisé par catégorie de livreurs (échantillon total – n=517).....	31
Figure 18 : Possession d'une licence selon le type de véhicule utilisé (échantillon total – n=517)	32
Figure 19 : Raison de l'utilisation d'un véhicule en libre-service (sous-échantillon des livreurs utilisant un Vélib' ou une trottinette en libre-service – n=99)	33
Figure 20 : Secteur habituel de chargement des livreurs (zone où ils réceptionnent les commandes) par catégorie (échantillon total – n=517)	34
Figure 21 : Mode d'accès à la zone de chargement en fonction du véhicule utilisé (échantillon total – n=517)	35
Figure 22 : Temps d'accès à la zone de chargement en fonction du mode d'accès (échantillon total – n=517)	36
Figure 23 : Distance de la dernière livraison par catégorie de livreurs (sous-échantillon des livreurs utilisant un véhicule individuel – n=516).....	37
Figure 24 : Nombre moyen de jour de livraison hebdomadaire par catégorie de livreurs (échantillon total – n=517)	38
Figure 25 : Nombre moyen d'heures de travail quotidiennes par catégorie de livreurs (échantillon total – n=517)	39
Figure 26 : Nombre moyen de livraisons quotidiennes par catégorie de livreurs (échantillon total – n=517)	40
Figure 27 : Nombre moyen de kilomètres quotidiens par catégorie de livreurs (échantillon total – n=517)	42

Figure 28 : Rémunération mensuelle issue de l'activité de livraison par catégorie de livreurs (échantillon total – n=517).....	44
Figure 29 : Nombre mensuel moyen et médian d'heures travaillées par les livreurs par catégories de revenus, mis en regard du SMIC brut mensuel.....	44
Figure 30 : Prêt ou location de compte à un autre livreur par catégorie de livreurs par catégorie de livreurs (échantillon total – n=517)	49
Figure 31 : Utilisation du compte d'un autre livreur par catégorie de livreurs (échantillon total – n=517)	50
Figure 32 : Opinion des livreurs sur les relations avec les clients ou avec les restaurateurs par catégorie de livreurs (échantillon total – n=517)	55
Figure 33 : Opinion des livreurs sur les relations avec les plateformes par catégorie de livreurs (échantillon total – n=517).....	56
Figure 34 : Opinion des livreurs sur le nombre de livreurs par rapport au nombre de courses proposées par catégorie de livreurs (échantillon total – n=517)	57
Figure 35 : Opinion des livreurs sur le risque d'accident par catégorie de livreurs (échantillon total – n=517)	58
Figure 36 : Occurrence d'un accident dans le cadre de l'activité de livraison par catégorie de livreurs (échantillon total – n=517).....	59
Figure 37 : Opinion des livreurs sur leurs horaires de travail par catégorie de livreurs (échantillon total – n=517)	60
Figure 38 : Opinion des livreurs sur l'aspect physique de leur activité par catégorie de livreurs (échantillon total – n=517).....	61
Figure 39 : Opinion des livreurs sur l'aspect physique de leur activité par type de véhicule utilisé (sous-échantillon des livreurs utilisant un véhicule individuel – n=516)	62
Figure 40 : Opinion des livreurs sur les conditions météorologiques par catégorie de livreurs (échantillon total – n=517).....	63
Figure 41 : Opinion des livreurs sur l'autonomie dans l'organisation de leur temps de travail par catégorie de livreurs (échantillon total – n=517)	64
Figure 42 : Opinion des livreurs sur le fait d' « être son propre patron » par catégorie de livreurs (échantillon total – n=517).....	65
Figure 43 : Adhésion à un syndicat ou à un collectif de défense des droits des livreurs travaillant pour des plateformes par catégorie de livreurs (échantillon total – n=517)	66
Figure 44 : Intérêt des livreurs pour l'adhésion à un syndicat ou à un collectif de défense des droits des livreurs travaillant pour des plateformes par catégorie de livreurs (sous-échantillon des livreurs n'étant pas membre d'un syndicat ou d'un collectif – n=481)	67
Figure 45 : Opinion des livreurs sur les revenus qu'ils tirent de leur activité de livraison par catégorie de livreurs (échantillon total – n=517)	69
Figure 46 : Perspective des livreurs sur le maintien de cette activité à horizon trois mois par catégorie de livreurs (échantillon total – n=517)	70

Figure 47 : Perspective des livreurs sur le maintien de cette activité à horizon un an par catégorie de livreurs (échantillon total – n=517)	71
Figure 48 : Difficulté des livreurs à trouver une autre activité rémunérée que la livraison par catégorie de livreurs (échantillon total – n=517)	72
Figure 49 : Intérêt des livreurs pour des offres d’emploi en tant que salarié dans le secteur de la livraison ou de la logistique par catégorie de livreurs (échantillon total – n=517).....	73
Figure 50 : Candidature des livreurs pour des offres d’emploi en tant que salarié dans le secteur de la livraison ou de la logistique par catégorie de livreurs (sous-échantillon des livreurs intéressés par des offres d’emploi en tant que salarié dans le secteur de la livraison ou de la logistique – n=311)	74
Figure 51 : Impact de la crise sanitaire sur l’entrée dans l’activité de livraison par catégorie de livreurs (échantillon total – n=517).....	75
Figure 52 : Impact de la crise sanitaire sur les revenus liés à l’activité de livraison par catégorie de livreurs (échantillon total – n=517).....	76
Figure 53 : Impact de la crise sanitaire sur le nombre de courses par catégorie de livreurs (échantillon total – n=517).....	77
Figure 54 : Impact de la crise sanitaire sur leurs conditions de travail par catégorie de livreurs (échantillon total – n=517).....	78

Annexes

1. Questionnaire

titre_enquete

Enquête sur les livreurs des plateformes de l'Est parisien

Cible : livreurs à vélo ou à deux-roues motorisés (scooter, moto) travaillant pour des plateformes de livraisons (type : Deliveroo, Stuart, etc.) en tant qu'activité principale ou en complément d'une autre activité professionnelle (ou estudiantine).

📍 1-2. lieu_enquete

Lieu de l'enquête (adresse, station)

À remplir directement par l'enquêteur

Place de la République ; Barbès ; Avenue Jean Jaurès ; Rondelle Stalingrad ; Place de la Nation ; Oberkampf (Bd. Voltaire) ; Bastille / Roquette ; Ledru-Rollin ; Avenue de Clichy ; Rues cadet et Rochechouart ; Autre

Réponse obligatoire. Une question "Si Autre, précisez" est associée à cette question.

2. lieu_enquete_Autre

Si 'Autre' précisez :

Réponse obligatoire.

profil_enquete

Profil de l'enquêté.e

📍 3. sexe

Sexe

Femme ; Homme ; Autre/NSP

Réponse obligatoire.

À remplir directement par l'enquêteur

4 Pour quelle(s) plateforme(s) travaillez-vous ?

Plusieurs réponses possibles parmi : UberEats ; Deliveroo ; Stuart ; Glovo ; Just Eat ; Frichti ; Autre ; Aucune

Réponse obligatoire. Plusieurs réponses possibles

5 Si Autre : Préciser

SI « AUCUNE » DEMANDER DE CONFIRMER : VOUS N'ETES INSCRITS SUR AUCUNE PLATEFORME ? Si confirme : OUT.

📍 6. temps_livreur

Depuis quand exercez-vous cette activité de livreur pour cette ou ces plateformes ?

Moins d'1 mois ; Entre 1 et 3 mois ; Entre 3 et 6 mois ; Entre 6 mois et 1 an ; Entre 1 an et 2 ans ; Entre 2 ans et 5 ans ; Plus de 5 ans

Réponse obligatoire.

7. Statut

Exercez-vous votre activité de livreur pour plateforme en tant qu'auto-entrepreneur ?

(NB : ou en tant que micro-entrepreneur, c'est identique)

Oui ; Non ; Ne sait pas / Ne se prononce pas

Réponse obligatoire

8 Exercez-vous votre activité de livreur en tant que coopérateur, salarié à temps plein ou à temps partiel, intérimaire ou via un autre statut ?

(Ne pas lire) Salarié à temps plein ; Salarié à temps partiel ; Coopérateur ; Intérimaire ; Autre / Sans statut ; NSP

Réponse obligatoire. Poser Si Q7 est « Non » ou « Ne sait pas / Ne se prononce pas » ->). Une question "Si Autre, précisez" est associée à cette question.

9. statut_Autre

Si 'Autre / Sans statut' précisez :

10. activite_parallele_ouinon

Avez-vous une autre activité professionnelle en parallèle de votre activité de livreur ?

Oui ; Non ; Ne sait pas / Ne se prononce pas

Réponse obligatoire.

11-12. activite_parallele

Cette activité professionnelle est-elle... ?

11. ... À temps plein ou à temps partiel ?

Actif à temps plein (+32h par semaine) ; Actif à temps partiel (-32h par semaine) ; NSP

Réponse obligatoire. Poser si Q10 = "Oui".

12. ... (Cette activité professionnelle est-elle...) une activité de livreur salarié pour un restaurant ou pour une entreprise logistique ?

Salarié pour un restaurant ; Salarié dans la logistique ; Autre activité ; NSP

Réponse obligatoire. Poser si Q10 = "Oui".

13. activite_parallele_Etude

Etes-vous par ailleurs étudiant ou en formation ?

Oui ; Non ; NSP

Réponse obligatoire.

14. diplôme

Quel est votre plus haut diplôme obtenu ?

Pas de diplôme ; Brevet des collèges ; BEP/CAP ou équivalent ; Bac général, professionnel ou technologique ; Bac +2 ; Bac +3 ; Bac +5 et plus

Réponse obligatoire.

15. licence_2rm

Avez-vous une licence de transport (c'est-à-dire une inscription au registre des transporteurs légers de marchandises) ?

Oui ; Non ; Ne sait pas / Ne se prononce pas

Réponse obligatoire.

45 16. age

Pouvez-vous me dire quel est votre âge ?

Réponse obligatoire. La réponse doit être comprise entre 14 et 99.

c1 17. CP_commune_hab

Quel est le code postal de votre commune d'habitation ?

Si le code postal est inconnu, indiquer "00000" et renseigner le nom de la commune.

Réponse obligatoire.

ab 18. nom_commune_hab

Si vous ne connaissez pas le code postal de votre commune d'habitation, merci de préciser le nom de la commune

☺ 19-20. menage

19 Vous vivez...

Chez vos parents ; Seul(e) sans enfant(s) ; Seul(e) avec enfant(s) ; En couple sans enfant(s) ; En couple avec enfant(s) ; En colocation ; Autre

Réponse obligatoire. Une question "Si Autre, précisez" est associée à cette question.

20. menage_Autre

Si 'Autre' précisez :

Réponse obligatoire.

☺ 21-22. nationalite

21 Quelle est votre nationalité ?

Française ; Autre

ATTENTION : ne pas demander "Êtes-vous français ?" mais bien "Quelle est votre nationalité ?"

Réponse obligatoire. Une question "Si Autre, précisez" est associée à cette question.

22. nationalite_Autre

Si 'Autre' précisez :

equip

Équipement (véhicule)

☺ 23-24. vehicule

23 Véhicule utilisé pour la livraison (*A remplir directement par l'enquêteur si possible. Sinon, poser la question : quel véhicule utilisez-vous aujourd'hui pour réaliser vos livraisons ?*)

Deux-roues motorisé ; Vélo personnel mécanique ; VAE personnel ; Vélib' ; Vélib' électrique ; autre Vélos en libre-service (Jump, etc.) ; Trottinette en libre-service ; Trottinette personnelle ; Voiture personnelle ; Utilitaire ; Autre

Réponse obligatoire. Une question "Si Autre, précisez" est associée à cette question.

24. vehicule_Autre

Si 'Autre' précisez :

Réponse obligatoire.

25-26 raisons_véh

25 Pour quelle(s) raison(s) utilisez-vous un vélo ou une trottinette en libre-service pour vos livraisons ?

Parce que mon vélo personnel a été volé ou doit être réparé ; Parce que je n'ai pas encore acheté mon propre véhicule, c'est provisoire ; Parce que c'est plus pratique ; Parce que c'est moins cher ; Autre préciser

Rotation aléatoire des items

Question à poser si Q23 = Vélib' ; Vélib' électrique ; autre Vélos en libre- service (Jump, etc.) ; Trottinette en libre-service

26 si autre : préciser

26-27. secteur_habituel

26 Quelle est votre zone de chargement habituelle (c'est-à-dire dans quel secteur réceptionnez-vous le plus souvent vos commandes) quand vous travaillez pour une plateforme ?

Dans ce quartier uniquement ; Dans tout l'Est Parisien ; Dans tout Paris intra-muros ; Est parisien + Petite couronne ; Tout Paris intra-muros + Petite couronne ; Petite couronne ; Autre

Réponse obligatoire. Une question "Si Autre, précisez" est associée à cette question.

27. secteur_habituel_Autre

Si 'Autre' précisez :

Réponse obligatoire.

28-29. mode_acces

28 Quand vous partez de votre domicile pour aller travailler, comment vous rendez-vous habituellement sur votre zone de chargement ?

En utilisant le véhicule que j'utilise pour mes livraisons sur tout le trajet ; en transports en Commun avec le véhicule que j'utilise pour livrer ; en transports en Commun sans le véhicule que j'utilise pour livrer ; en Voiture / Utilitaire ; à pied ; Autre

Réponse obligatoire. Une question "Si Autre, précisez" est associée à cette question.

Si 'Autre' précisez :

Réponse obligatoire.

45 30. temps_acces

En général, combien de temps mettez-vous à accéder à votre lieu de travail / secteur de livraison ?

Réponse obligatoire. La réponse doit être supérieure ou égale à 0.

metier_livreur

45 31. km_dernier_trajet

Combien de kilomètres faisait votre dernière livraison pour une plateforme ?

Réponse obligatoire. La réponse doit être comprise entre 0,1 et 99.

45 32. livr_jour

Les jours où vous livrez, combien de livraisons faites-vous par jour (en moyenne) ?

Réponse obligatoire. La réponse doit être comprise entre 1 et 99.

33. livr_jour_total

Les jours où vous livrez, combien de kilomètres faites-vous par jour (en moyenne) ?

Réponse obligatoire. La réponse doit être comprise entre 1 et 999

45 34. tps_travail_jour

Les jours où vous livrez, combien d'heures par jour (en moyenne) travaillez-vous en tant que livreur ?

Réponse obligatoire. La réponse doit être comprise entre 1 et 168.

35. jours_travail_hebdo

Combien de jours livrez-vous par semaine en moyenne ?

1 ; 2 ; 3 ; 4 ; 5 ; 6 ; 7

Réponse obligatoire. Barème : 1 ; 2 ; 3 ; 4 ; 5 ; 6 ; 7

36 Vous arrive-t-il de prêter ou louer votre compte sur une plateforme à un autre livreur ?

Oui ; Non ; Ne sait pas / Ne se prononce pas

Réponse obligatoire

37 Vous arrive-t-il d'utiliser le compte d'un autre livreur ? »

Oui ; Non ; Ne sait pas / Ne se prononce pas

Réponse obligatoire

38 : Est-ce votre situation aujourd'hui ?

Oui ; Non ; Ne sait pas / Ne se prononce pas

Réponse obligatoire. Poser si Q37=Oui

39 Pour quelles raisons vous arrive-t-il d'utiliser le compte de quelqu'un d'autre ?

Parce que je suis trop jeune pour m'inscrire ; parce que je n'ai pas tous les papiers nécessaires pour m'inscrire ; parce qu'il n'y a pas de place disponible sur les plateformes ; Pour une autre raison

Réponse obligatoire. Poser si Q37=Oui

40 Autre : préciser

[41-53] TABLEAUX.

Concernant votre activité de livreur pour des plateformes, êtes-vous tout-à-fait d'accord, plutôt d'accord, plutôt pas d'accord, ou pas d'accord du tout avec les affirmations suivantes :

(ROTATION ALEATOIRES DES ITEMS)

41 Je m'imagine encore livreur dans 3 mois

42 Je m'imagine encore livreur dans 1 an

43 J'aime le fait de pouvoir travailler quand je veux

44 Je suis satisfait de mes revenus

45 J'aime être mon propre patron

46 Je n'arrive pas à trouver d'autre travail

47 Les relations avec les clients ou les restaurateurs sont difficiles

48 Les relations avec les plateformes sont difficiles

49 Il y a trop de livreurs sur les plateformes par rapport au nombre de courses proposées

50 Le risque d'accident est élevé

51 Les horaires sont difficiles

52 C'est un métier trop physique

53 Les conditions météo sont difficiles

Tout à fait d'accord, plutôt d'accord ; Plutôt pas d'accord ; Pas du tout d'accord ; Neutre ou sans avis

Réponse obligatoire

 **54-55. debut_livreur**

54 Comment êtes-vous devenu livreur ?

J'ai répondu à une annonce ; J'ai suivi les conseils de pôle emploi ; J'ai suivi les conseils d'un ami / un collègue ; Je me suis inscrit spontanément ; Autre

Réponse obligatoire. Une question "Si Autre, précisez" est associée à cette question. Cochez au maximum 2 cases.

55. debut_livreur_Autre

Si 'Autre' précisez :

 **56. premier_emploi**

Est-ce que cette activité de livreur pour des plateformes est votre première activité professionnelle en France ?

Oui ; Non ; Ne sait pas / Ne se prononce pas

Réponse obligatoire.

 **57. interet_offres**

Seriez-vous intéressés par des offres d'emploi en tant que salarié dans le secteur de la livraison ou de la logistique ?

Oui ; Non ; Ne sait pas / Ne se prononce pas

Réponse obligatoire.

 **58 candidat_offres**

Avez-vous déjà postulé à une offre d'emploi en tant que salarié dans le secteur de la livraison ?

Oui ; Non ; Ne sait pas / Ne se prononce pas

Réponse obligatoire. Poser si Q57= « Oui »

59 Connaissez-vous le statut de coopérateur ?

Oui ; Non ; Ne sait pas / Ne se prononce pas

Réponse obligatoire.

60 Êtes-vous membre d'un syndicat ou d'un collectif de défense des droits des livreurs travaillant pour les plateformes ?

Oui ; Non ; Ne sait pas / Ne se prononce pas

Réponse obligatoire.

61 Seriez-vous intéressé pour devenir membre d'un syndicat ou d'un collectif de défense des droits des livreurs travaillant pour les plateformes ?

Oui ; Non ; Ne sait pas / Ne se prononce pas

Réponse obligatoire. Poser si Q60= « Non » ou « NSP »

62. accident

Avez-vous déjà subi un accident dans le cadre de votre activité de livreur ?

Oui ; Non ; Ne sait pas / Ne se prononce pas

Réponse obligatoire.

63-66 Tableaux Covid

Nous allons maintenant parler des conséquences de la crise sanitaire liée à l'épidémie de Covid-19 sur votre activité de livreur :

63 La crise sanitaire vous a-t-elle incité à devenir livreur pour ces plateformes ?

Oui ; Non ; Non concerné ; NSP

64 La crise sanitaire a-t-elle entraîné une diminution ou une augmentation de vos revenus en tant que livreur ;

Une diminution ; une augmentation ; Non concerné ; NSP

65 La crise sanitaire a-t-elle entraîné une diminution ou une augmentation de votre nombre de courses via les plateformes ;

Une diminution ; une augmentation ; Non concerné ; NSP

66 La crise sanitaire a-t-elle amélioré ou détérioré vos conditions de travail en tant que livreur ?

Une amélioration ; une dégradation ; Non concerné ; NSP

Réponse obligatoire.

67 Pour finir, combien vous rapporte chaque mois votre activité de livreur ?

Moins de 1 000€ par mois ; Entre 1 000 et 1 500€ par mois ; Entre 1 500 et 2 000€ par mois ; Plus de 2 000€ par mois ; Ne se prononce pas

Réponse obligatoire.

(NB : Attention aux montants exprimés de manière trimestrielle) (s'ils demandent, préciser qu'on cherche le chiffre brut, le chiffre d'affaires, pas ce qui reste après les charges sociales ou les frais)

2. Publications sur des groupes Facebook de livreurs de plateformes

Il existe divers groupes sur le réseau social Facebook dédiés à la livraison pour des plateformes. Il existe des groupes dédiés aux livreurs d'une plateforme spécifique, des groupes géographiques (livreurs d'une ville ou agglomération), ainsi que des groupes portés par des syndicats. La plupart de ces groupes sont privés, c'est-à-dire qu'il faut en être membre pour pouvoir accéder au contenu qui y est publié. Cependant, une simple demande d'adhésion de notre part a abouti très rapidement.

Sur ces groupes, les livreurs, ou aspirants livreurs, sollicitent des conseils (par exemple sur le type de véhicule à utiliser, ou sur des aspects administratifs) partagent des informations ou des expériences (avertissements liés à des contrôles, accident, mésaventure avec une plateforme) ou des appels à manifester. Des articles de presse ou reportages relatifs à leur activité y sont aussi relayés. Ces groupes Facebook font ainsi figure d'espaces d'échange numériques pour des travailleurs « atomisés ».

Ci-dessous est présentée une sélection de publications observées sur des groupes Facebook de livreurs.

← Livres Uber Eat -... 🔍 ⋮

5 h • 📷

😞 possible de récupérer le compte ?

08:44 🔍

Recommandé pour vous ☰

Les commandes sont interrompues >

Boîte de réception

Suspension définitive de votre compte pour partage de compte

Revenus

Identifiez les zones générant le plus de revenus

Ces prévisions sont établies d'après l'augmentation estimée et les données enregistrées pendant 4 semaines. Les revenus réels peuvent varier.

← Livres Uber Eat -... 🔍 ⋮

Melissa D'Almeida a posé une question 🗨️

1 j • 📷

Bonjour pouvez-vous m'aider svp ?
C'est quoi l'identité de l'entreprise et le régime social
Et la 3em ?

DOSSIER LEGAL

- **Identité de l'entreprise absent**
- **Régime social absent**
- **Travailleurs étrangers absent**
1 document(s) invalide(s), absent(s) ou expiré(s)

[Je mets à jour mes documents](#)

👍 1 1 réponse

👍 J'aime 🗨️ Répondre 📧 Envoyer

Jean-Marc L...

Identité => kbis
Régime social => attestation de vigilance
Travailleurs étrangers => atte... Voir plus

Abdoulaye M a posé une question · Nouveau membre · 2 j · 📍

Bonjour, svp moi je suis nouveau ici, sa fait que 4 mois que je suis en français, et j'ai le récépissé, est ce que je peux travailler avec uber eats avec la voiture ? Sinon est-ce que je peux travailler avec le compte de mon frère ?

😄 1 12 réponses

J'aime Répondre Envoyer

Mark S
T'as le récépissé et ton permis est valable ?
J'aime Répondre
Voir 1 réponse précédente...

Mark S
Moi j'ai reçu à l'ouvrir avec un

William B a posé une question · Moteur de conversation · 2 j · 📍

**Comment vous faites quand vous devez prendre une pizza grave grande qui rentre pas dans le sac.
Là où je suis y a pas beaucoup de resto du coup c'est galère pour le bonus si je refuse.
Je suis en scooter.**

😄 4 68 réponses

J'aime Répondre Envoyer

David A
Tu la plie en deux et tu dit ils avaient plus que des calzone
J'aime Répondre 5 😄👍

Ben C a posé une question · Moteur de conversation · 2 j · 📍

Quelqu'un a déjà eu des problèmes parce qu'il ne déclarait pas tout à l'urssaf?

👍😄 11 77 réponses

J'aime Répondre Envoyer

Amel J
Non l'URSSAF c'est optionnel si tu veux pas payer tu paye pas, comme les impôts taxe d'habitation taxe foncière...etc
Tu risque absolument rien

J'aime Répondre 16 😄👍👍

Voir les 8 réponses précédentes...

Ben B
Amel J mdrrrrr 😄😄😄😄😄😄

J'aime Répondre 1 📍

Écrivez une réponse... 📷 🗨️ 😊

David W a posé une question · Moteur de conversation · 1 j · 📍

Jeremy D a posé une question · 1 j · 📍

Bonsoir une question concernant le chiffre d'affaires, est ce que c'est grave si on a déclaré dans la section 'chiffre d'affaires des autres prestations de services' au lieu de 'chiffre d'affaires des prestations commerciales ou artisanales' à l'URSSAF merci d'avance

Soyez la première personne à répondre à cette question


J'aime Répondre Envoyer

Amel D a posé une question · 1 j · 📍

Qui sait comment réouvrir un compte en me disant que c'est une fraude..... svp

J'ai vraiment besoin d'aide

Soyez la première personne à répondre à cette question


 Omar Yoo a posé une question ? · Nouveau membre · 3 j · 📍

bonjour,


y a t'il des contrôle dans le secteur de lille pour la capacité de transport j'en entends beaucoup parler en se moment et je débute bientôt dans uber eats donc j'aurai bien aimer savoir

👍 2 4 réponses

👍 J'aime 🗨️ Répondre 📧 Envoyer

 Ben Boudou
Des conneries ces 1500 balles, roule tranquille sans te faire remarquer soit discret et ne dit pas systématiquement que tu livre, et n'écoute pas (certains) rageux en vélo qui jalouse ceux qui sont en motorisé. C'est ridicule ces comportements puérils.

J'aime Répondre 2 👍

 Baptiste Campet · Talent visuel · 6 j · 📍

Petites astuces pour ceux qui se font contrôler régulièrement pour la capacité de transport. Perso j'ai acheté un porte vélo 20 euros et un vélo pourri 30 euros . Quand je me fais contrôler je dis que je bosse avec le vélo mais que la je rentre chez moi. 😊


👍 🤔 🍷 38 21 commentaires

👍 J'aime 🗨️ Commenter 📧 Envoyer

 Farouk Sarrat · 5 mars · 📍

C'est Marseille bébé



 Mohamed Moudoud a posé une question ? · 5 mars · 📍


bonjour, depuis le brexit ma banque me facture 21€ de frais bancaires pour virement international (uber vire l'argent depuis le Royaume-Uni) est ce que quelqu'un est dans le meme cas que moi?

j'ai voulu Contacter uber mais impossible de les avoir !


quelqu'un a une solution ? j'ai voulu mettre mon compte n26 mais ils veulent un iban FR mdr faite ce que je dis pas ce que je fais!

😬 1 11 réponses

👍 J'aime 🗨️ Répondre 📧 Envoyer

 Charles Tournier
essaye de voir ça avec ta banque, sinon essaye N26 ou Revolut pour recevoir ton argent

J'aime Répondre 3 👍

 What is a posé une question ? · Talent visuel · 3 j · 📍

Salut les gars

J'ai envie de livrer en gyroroue

Avez-vous des références? Je suis prêt à lâcher un bon billet je cherche quelque chose de rapide et surtout avec une bonne autonomie



26 réponses

👍 J'aime 🗨️ Répondre 📧 Envoyer

 Fadi
Kingsong Ks16x machine de guerre je livre avec

J'aime Répondre



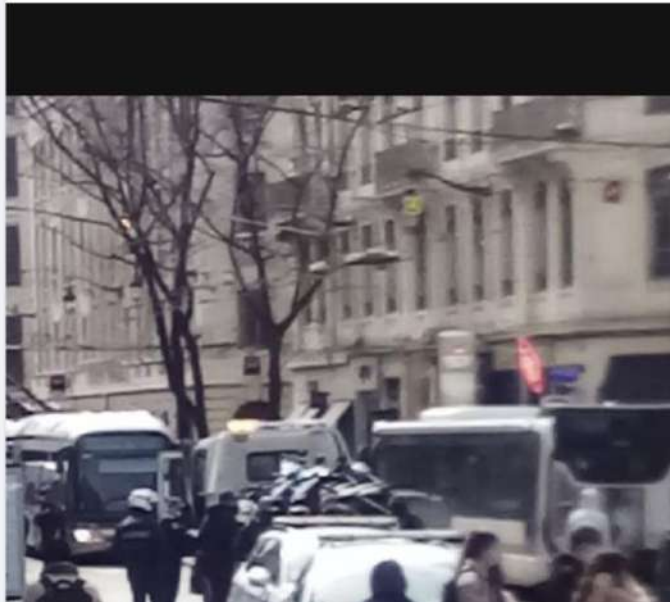
CGT UberEats/Deliveroo Lyon a partagé une publication.

18 mars, 05:06 · 🌐

⚠️ **CONTRÔLE DE POLICE EN COURS SUR LA PRESQU'ÎLE** ⚠️

Des contrôles sur les livreurs sont en cours secteur Bellecour - Terreaux. N'hésitez pas à contacter le syndicat en cas de problème !

Malgré nos multiples alertes, la police ne semble pas rechigner à contrôler à outrance des travailleurs précaires, faisant reposer sur eux la responsabilité plutôt que sur les patrons ! Sans compter que nombre de nos collègues sans-papiers, déjà dénués de tout droit par les plateformes, sont ainsi maintenus dans un climat de peur.



CGT UberEats/Deliveroo Lyon a partagé une publication.

21 mars, 02:50 · 🌐

● **MANIFESTATION CONTRE LES CONTRÔLES DE LIVREURS !** ●

Nous étions une trentaine de livreurs hier pour manifester notre colère suite aux nombreux contrôles policiers ces derniers jours. Ce fut également l'occasion de rendre hommage par une minute de silence à notre collègue décédé hier en travaillant. Nous avons une pensée émue pour tous ses proches.

Le cortège est passé devant la préfecture, pour ensuite se rendre à l'Hôtel de Ville - les contrôles étant conjointement menés... **Afficher la suite**

