



HAL
open science

Etude 2022 sur les livreurs des plateformes à Paris et en petite couronne

Laetitia Dablanc, Anne Aguilera, Camille Krier, Alice Cognez, Julie Chretien, Nicolas Louvet

► To cite this version:

Laetitia Dablanc, Anne Aguilera, Camille Krier, Alice Cognez, Julie Chretien, et al.. Etude 2022 sur les livreurs des plateformes à Paris et en petite couronne. [Rapport de recherche] IFSTTAR - Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux. 2022, 118p. hal-03903591

HAL Id: hal-03903591

<https://hal.science/hal-03903591v1>

Submitted on 16 Dec 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 à Paris et en petite couronne

Dablanc L. (Dir.), Aguiléra A., Krier C., Cognez A.,
Chrétien J. et Louvet N.

Étude à partir d'une enquête réalisée par 6t-bureau de recherche pour le compte de la Chaire Logistics City/Université Gustave Eiffel 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

V2 - 14 juin 2022

Impressum

Commanditaire et principal investigateur



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., Cognez A., Chrétien J. et Louvet N., (2022). *Étude sur les livreurs des plateformes de livraison instantanée à Paris et en petite couronne*, Chaire Logistics City, rapport final, 118 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'usagers 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.....	6
1. Contexte et objectif	7
2. Méthodologie	8
2.1. Protocole d'enquête	8
2.2. Marge d'erreurs	10
2.3. Lecture des tableaux croisés et des graphiques.....	11
2.4. Tests de significativité.....	11
2.5. Différences entre Paris et Courbevoie	12
Partie 1.....	13
Qui sont les livreurs ?.....	13
1. Profil sociodémographique des livreurs.....	14
1.1. Sexe : une très grande majorité d'hommes.....	14
1.2. Âge : des livreurs jeunes.....	14
1.3. Situation familiale : des livreurs plus souvent en colocation que l'ensemble de la population.....	15
1.4. Lieu de résidence : une majorité de Parisiens et d'Alto-Séquanais.....	16
1.5. Nationalité : une minorité de Français.....	18
1.6. Diplôme : des livreurs moins diplômés que l'ensemble de la population.....	18
2. Activité des livreurs.....	19
2.1. Un peu moins d'un cinquième d'étudiants.....	19
2.2. Un peu plus d'un quart de livreurs exerçant une autre activité	20
2.3. Statut des livreurs : moins de la moitié sont autoentrepreneurs	21
2.4. Typologie des livreurs selon leur activité et leur statut	23
Synthèse Partie 1 : Qui sont les livreurs ?.....	27
Partie 2.....	28
Comment travaillent les livreurs ?	28
1. Parcours des livreurs.....	29
1.1. Une ancienneté dans l'activité de livraison faible mais plus importante qu'en 2021	29
1.2. Une première activité professionnelle en France pour une minorité de livreurs	30
1.3. Comment devient-on livreur ? Le rôle clé du bouche-à-oreille	31
2. Plateformes de livraison	32
3. Type de véhicule utilisé.....	34
3.1. Une très grande majorité de livreurs à deux-roues, avec une prépondérance du vélo sur le deux-roues motorisé	35
3.2. Raisons du choix du type de véhicule de livraison utilisé	38
3.3. Raisons du choix de véhicule en libre-service	40
4. Secteur de travail des livreurs.....	42
4.1. Secteur habituel de chargement : des rayons d'activité plus importants à Paris qu'à Courbevoie.....	42

4.2. Accès au secteur de chargement.....	43
4.3. Des livraisons aussi bien au domicile des clients que sur leur lieu de travail	46
5. Le travail de livreur	46
5.1. Distance de la dernière livraison : des courses de trois kilomètres en moyenne	47
5.2. Volume d'activité des livreurs.....	48
6. La rémunération des livreurs	52
7. Le prêt ou la location de compte entre livreurs.....	56
7.1. Prêter ou louer son compte à un autre livreur : une pratique de plus en plus répandue ?.....	59
7.2. Utiliser le compte d'un autre livreur : une pratique légèrement moins répandue.....	60
7.3. Les raisons de l'emprunt de compte : une pratique compensant le manque de places et l'absence de papiers nécessaires pour s'inscrire sur une plateforme	61
Synthèse Partie 2 : Comment travaillent les livreurs ?	62
Partie 3.....	63
Quel regard les livreurs portent-ils sur leur activité ?.....	63
1. Opinion des livreurs sur leur activité	64
1.1. Des conditions de travail jugées difficiles	64
1.2. Une activité exercée sous un statut particulier, avec l'autonomie comme avantage perçu	73
1.3. Des revenus jugés insuffisants par les livreurs	78
1.4. Perspectives en tant que livreur	79
1.5. Une activité exercée par défaut ?.....	80
2. Impacts de la crise sanitaire sur la situation des livreurs.....	82
2.1. L'impact de la crise sur les commandes et sur l'activité des livreurs : des impacts différenciés en fonction du statut des livreurs.....	83
2.2. Des conditions de travail détériorées par la crise	84
Synthèse Partie 3 : Quel regard les livreurs portent-ils sur leur activité ?.....	85
Conclusion.....	86
Table des figures	89
Annexes.....	94
1. Questionnaire	95
2. Graphiques concernant uniquement l'échantillon des livreurs enquêtés à Paris (n=500)	105
2.1. Qui sont les livreurs ?.....	105
2.2. Comment travaillent les livreurs ?.....	106
2.3. Quel regard les livreurs portent-ils sur leur activité ?.....	111

Synthèse et chiffres clés de l'étude

Qui sont les livreurs enquêtés ?

- 99% d'hommes
- Un âge moyen de 28 ans, les trois-quarts ont moins de 35 ans
- 71% des livreurs interrogés à Courbevoie résident dans les Hauts-de-Seine et 78% des livreurs interrogés à Paris résident à Paris
- 9% des livreurs ont la nationalité française
- 33% des livreurs ne possèdent aucun diplôme, 28% sont diplômés du supérieur
- 19% des livreurs parisiens sont étudiants contre 12% à Courbevoie et 27% des livreurs enquêtés exercent par ailleurs une autre activité professionnelle (12% en 2021)
- 39% des livreurs exercent cette activité comme autoentrepreneurs, 25% comme salariés, 11% comme coopérateurs
- Typologie des livreurs en fonction de l'activité et du statut : 22% de « livreurs autoentrepreneurs », 17% de « livreurs salariés », 22% de « livreurs à autre statut », 22% de « livreurs en cumul d'activités professionnelles », 18% de « livreurs étudiants » (ces deux dernières catégories pouvant exercer la livraison comme auto-entrepreneurs)

Comment travaillent les livreurs ?

- Un tiers des livreurs exercent cette activité depuis moins d'un an (plus de deux tiers en 2021), il s'agit de la première activité professionnelle exercée en France pour 15% d'entre eux
- 31% des livreurs travaillent simultanément pour plusieurs plateformes (11% en 2021), 36% travaillent uniquement pour Deliveroo, 20% pour Uber Eats, 7% pour Just Eat et 2% pour Stuart
- 60% livrent à vélo et 37% à deux-roues motorisé, 46% de l'ensemble des livreurs utilisent par ailleurs un véhicule en libre-service le jour de l'enquête (35% des utilisateurs de 2RM et 54% des utilisateurs de vélo)
- Plus de la moitié des livreurs enquêtés travaillent 6 ou 7 j./semaine, près de 9h/j. (7h.j en 2021), et effectuent 20 livraisons par jour (18 livraisons en 2021), la distance moyenne de la dernière course étant de 3 kilomètres
- 83% des livreurs gagnent moins de 1 500€ par mois grâce à cette activité (avant versement des charges)
- 18% déclarent qu'il leur arrive de prêter/louer leur compte à un autre livreur et 12% qu'il leur arrive d'utiliser le compte d'un autre (au total, 24% 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 (davantage qu'en 2021), notamment pour ce qui est du risque d'accident (26% ayant déjà subi un accident), des conditions météorologiques et de la difficulté physique de l'activité de livraison
- Les livreurs salariés sont les plus insatisfaits de leurs conditions de travail, quand en 2021 ils étaient les plus satisfaits
- L'autonomie apparaît comme l'avantage indéniable de la profession. 17% sont aujourd'hui membres d'un syndicat ou d'un collectif, 38% se disent intéressés pour rejoindre de telles structures et 52% a déclaré connaître la tenue d'élections de représentants de livreurs en mai 2022, 33% comptent y participer

- 61% des livreurs imaginent encore mener cette activité dans six mois et 25% dans un an (contre 30% des livreurs s'étant projetés à trois mois en 2021)
- 37% des livreurs déclarent ne pas arriver à trouver d'autre travail
- 53% des livreurs se disent intéressés par les offres d'emploi en tant que salarié dans le secteur de la livraison ou de la logistique et 49% d'entre eux pour une plateforme de livraison rapide
- La majorité des livreurs considèrent que la crise sanitaire a entraîné une augmentation du nombre de commandes via les plateformes de livraison. 52% des livreurs parisiens considèrent que la pandémie a permis une augmentation des commandes et de l'activité des livreurs contre 12 % des livreurs courbevoisiens
- 47% des livreurs déclarent que la crise a détérioré leurs conditions de travail, les livreurs salariés ont davantage constaté une dégradation de leurs conditions de travail, à l'inverse de l'enquête de 2021

ERRATUM

L'importante proportion de livreurs à deux-roues motorisé personnel observée dans la base, comparativement aux autres éditions de notre enquête (et notamment de deux-roues motorisés électriques personnels) a attiré notre attention. Après examen approfondi des données, nous nous sommes rendu compte que cette forte proportion était surtout présente parmi les observations collectées par l'un des enquêteurs envoyés sur le terrain. La question du véhicule (de même que la question du genre), contrairement à toutes les autres questions de l'enquête, n'était pas posée aux enquêtés et cette variable était directement remplie par l'enquêteur par observation (la question pouvant néanmoins être posée si l'enquêteur ne voyait pas le véhicule ou ne parvenait pas à l'identifier). Après avoir échangé sur ce sujet avec l'équipe en charge de la collecte de données, il semble donc que l'un des enquêteurs (qui a collecté 193 observations, soit 29% du total de la base) ait confondu certains véhicules (notamment des Véligo et Vélib' électriques) avec des deux-roues motorisés électriques personnels et les ait codés comme tels, venant ainsi artificiellement gonfler la part de deux-roues motorisés électriques personnels. Nous avons donc fait le choix de ne pas comptabiliser les réponses collectées par cet enquêteur, car considérées comme invalides, pour les analyses relatives au type de véhicule utilisé par les livreurs. Dans cette partie, nous travaillons donc sur l'échantillon des livreurs pour lesquels la réponse à la question du véhicule est considérée comme valide (n= 473).

Cette version du rapport annule et remplace la précédente, datée du 29 avril 2022.

Introduction et méthodologie

1. Contexte et objectif

La livraison « instantanée »¹ (en moins de 2h) de repas via des **plateformes en ligne** jouant un rôle d'intermédiaire entre clients finaux et restaurateurs fait désormais partie du quotidien de nombreux urbains. En France, cette offre s'est développée dans les grandes villes depuis les années 2015-2016, avec l'arrivée d'Uber Eats et Deliveroo, d'abord à Paris. Ces plateformes demeurent aujourd'hui les leaders du marché mais ont été rejointes par d'autres, comme Just Eat ou Glovo. Les entreprises qui proposent ce type de service s'appuient sur des **livreurs, le plus souvent à vélo ou deux-roues motorisé et indépendants** (beaucoup sont autoentrepreneurs). Ceux-ci travaillent grâce à une application, qui leur permet d'accéder à des livraisons et leur indique où récupérer et livrer les commandes. Ils sont rémunérés pour chaque course effectuée, relevant alors de la *gig economy*². Dans la lignée des chauffeurs de VTC, le développement de ce type d'emplois proposés par des plateformes en ligne constitue une nouveauté et soulève de nombreux enjeux, notamment en ce qui concerne les conditions de travail des livreurs. Si la presse comme la littérature scientifique se sont intéressées à ces questions, les **données objectives et quantifiées** sur l'activité de livraison instantanée pour des plateformes numériques demeurent néanmoins rares.

C'est pourquoi la **chaire Logistics City/Université Gustave Eiffel travaille sur ce phénomène depuis 2016** (enquêtes 2016 et 2018). Elle est rejointe depuis 2020 par **6t** (enquêtes 2020, 2021 et 2022), permettant des comparaisons sur le temps long. Au moyen d'enquêtes quantitatives auprès de livreurs parisiens, l'UGE et 6t produisent ainsi des données objectives et quantifiées sur le profil et l'activité des livreurs. Cette enquête est ainsi la cinquième avec une méthodologie similaire permettant une comparaison dans le temps.

Si l'enquête de l'édition 2020 a été menée au mois de février de cette même année, avant la crise sanitaire liée à la **pandémie de Covid-19**, l'enquête 2021 a été diffusée en période de couvre-feu et de fermeture des restaurants et a permis de mesurer l'impact de la crise pour les livreurs près d'un an après son commencement. L'enquête 2022 a été menée dans un contexte de « sortie » de crise, ou du moins à une période pendant laquelle les mesures sanitaires étaient allégées (pas de confinement ni de couvre-feu, ouverture des restaurants). Ses résultats, mis en regard de ceux obtenus en 2020 et 2021, permettent alors d'estimer l'impact de la crise deux ans après son commencement sur le profil et le quotidien des livreurs, marqués par une importante précarité.

L'autre évolution contextuelle majeure à prendre en compte pour l'édition 2022 est l'arrivée et le développement de **services digitaux de livraison instantanée de courses** dans les grandes villes, que l'on désigne généralement par le terme de « *quick commerce* ». La livraison instantanée de courses s'est en effet récemment développée à Paris, avec des acteurs tels que Gorillas, Flink ou Gopuff, proposant des livraisons à vélo en moins de 15 minutes, à partir de « *dark stores* » (petits entrepôts de quartier, dont l'accès est réservé aux seuls professionnels de la livraison), dont le nom s'inspire des « *dark kitchens* » (cuisines ou restaurants sans clients) des plateformes de livraison de repas. Le *quick commerce* se distingue de la livraison de repas notamment en ce qui concerne le travail des livreurs. Gorillas et Flink, par exemple, salarient (une partie de) leurs livreurs et les rémunèrent à l'heure et non à la course, ce qui prend en compte le temps d'attente entre deux livraisons. Ils leur fournissent également un véhicule aux couleurs de l'entreprise. Le quotidien d'un livreur Gorillas ou Flink et celui d'un livreur Uber Eats ou Deliveroo sont

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 FRIEDMAN, G. (2014), « Workers without Employers: Shadow Corporations and the Rise of the Gig Economy », *Review of Keynesian Economics* 2(2): 171-88.

donc a priori différents. Notre enquête permet d'explorer la relation entre livraison de repas et livraison de courses (complémentarité ou concurrence entre ces deux activités ?). Ajoutons l'organisation des premières **élections professionnelles** pour les VTC et livreurs de repas du 9 au 16 mai 2022, qui constitue également une nouveauté à prendre en compte cette année.

Enfin, notre étude 2022 permet aussi une **comparaison territoriale**. Un terrain complémentaire a en effet été réalisé dans une ville de **proche banlieue** parisienne, afin d'observer si le profil des livreurs et la façon dont ils exercent leur activité de livraison varient entre Paris intra-muros et sa banlieue (notamment en termes de véhicule utilisé ou de distance des courses). Pour cela, la commune de **Courbevoie** (92) a été choisie en raison de sa proximité à Paris, sa densité importante et pour la présence d'une *dark kitchen*.

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 ainsi qu'à Courbevoie, au mois de mars 2022.

La méthode choisie pour collecter les données est la **rencontre « aléatoire » mais systématique** sur le terrain (chaque personne rencontrée correspondant à la cible doit idéalement répondre, l'enquêteur étant invité à ne pas abandonner trop vite). Les livreurs approchés dans la rue ayant souvent une livraison à effectuer au moment où les enquêteurs souhaitaient les interroger, le taux de refus est ici relativement élevé (de l'ordre de 40-50%). Cette méthode permet d'éviter les biais des enquêtes en ligne, distribuées notamment par l'intermédiaire des 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 pour le secteur de Paris et 160 répondants pour le secteur de Courbevoie. Une équipe d'enquêteurs a été envoyée sur le terrain, du 3 mars au 12 mars 2022. 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 du midi de 12h à 15h00 et du soir de 19h00 à 22h00). Les enquêteurs avaient pour consigne de cibler les livreurs 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 (s'ils répondaient ne travailler pour aucune plateforme, l'enquête s'arrêtait là).

Le questionnaire était **administré en face à face**, les enquêteurs envoyés sur le terrain assurant la saisie des réponses sur tablette. Il y a là encore un risque de biais de sélection, les livreurs ne maîtrisant pas suffisamment le français ne pouvant être enquêtés. Il y a également des risques 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. La grande majorité des questions sont identiques à celles du questionnaire utilisé pour l'enquête menée en 2021 auprès de 517 répondants, permettant la comparaison, ainsi que de l'enquête menée en 2020 auprès de 300 répondants. Quelques questions ou modalités ont été modifiées ou réadaptées d'une édition à une autre, ce qui est précisé le cas échéant dans la suite du rapport. Lorsque cela est possible, nous mettons donc en regard les données collectées en 2022 avec celles collectées en 2021 et, lorsque cela s'avère pertinent, en 2020.

500 livreurs ont été interrogés **à Paris**, en divers points d'enquête situés dans le nord et l'est parisien, et **166 à Courbevoie** (5 points d'enquête). Par rapport à l'enquête menée en 2021, les points d'enquête parisiens diffèrent légèrement : le secteur Oberkampf n'ayant permis de collecter que très peu de réponses en 2021, il a été remplacé par le secteur de Ménilmontant (métro Ménilmontant). Notons que le point d'enquête ayant permis de récolter le plus d'observations à Courbevoie (près de la moitié) est situé rue Latérale, au niveau d'une *dark kitchen*.

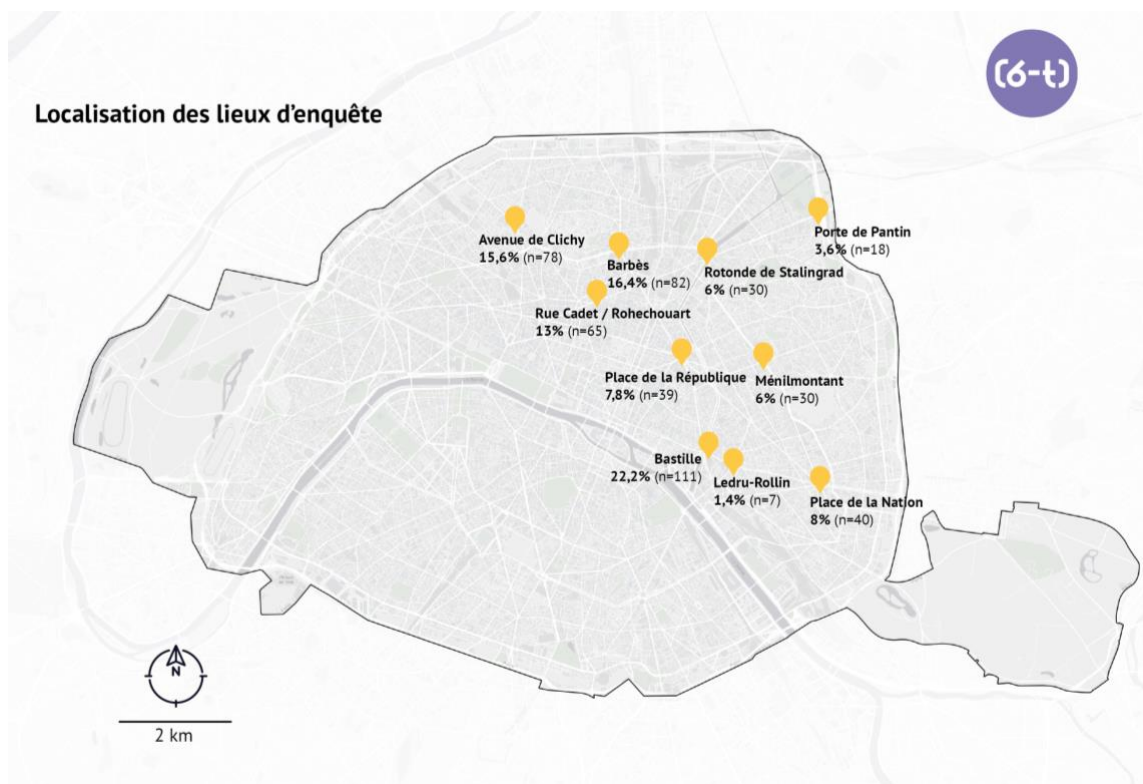


Figure 1 : Lieux d'enquêtes à Paris (échantillon - n=500)

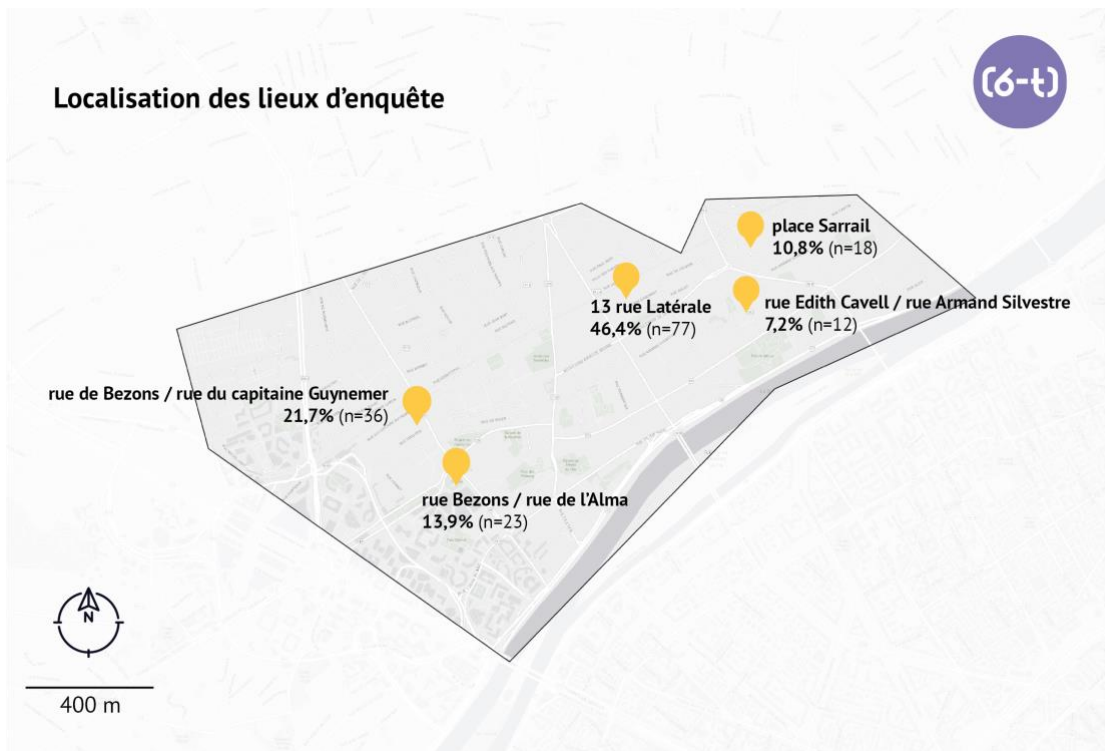


Figure 2 : Lieux d'enquête à Courbevoie (échantillon – n=166)

La base de données finale utilisée pour l'analyse comporte 666 observations (500 pour Paris et 166 pour Courbevoie) et a été exploitée grâce au logiciel Sphinx iQ2.

2.2. Marge d'erreurs

Compte tenu du faible nombre de répondants composant l'échantillon (n=666, et même n=166 pour Courbevoie), 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=666) ou des sous-échantillons (ex : Courbevoie, n=166). 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 3 : Marges d'erreur à 95% applicables aux résultats de l'enquête

2.3. Lecture des tableaux croisés et des graphiques

Afin de faciliter la lecture des tableaux croisés et des graphiques présentés dans ce rapport, nous proposons à titre d'exemple l'interprétation de la figure ci-dessous.

Genre et composition du ménage des répondants à l'enquête

	Autre	Seul.e	En couple sans enfant	En couple avec un enfant	En couple avec plusieurs enfants	Seul.e avec un enfant	Seul.e avec plusieurs enfants	En colocation	Total
Hommes	84	411	245	80	138	25	26	93	1102
Femmes	30	158	80	15	33	2	3	41	362
Total	115	570	325	95	171	27	28	134	1464

$p = 0,007$; $\text{Khi}2 = 19,35$; $\text{ddl} = 7$ (TS)



Figure 4 : Aide à la lecture des tableaux croisés et graphiques – Figure d'illustration

Le tableau et le graphique correspondent au **croisement de deux variables** : en lignes, une variable indique le genre des répondants ; en colonnes, une variable indique la composition du ménage des répondants.

Le tableau présente des effectifs. Parmi les 1 102 hommes de l'échantillon, 411 vivent seuls. Le graphique traduit le tableau en pourcentages. Sauf mention contraire, ces pourcentages sont à lire en lignes : ainsi, 37 % des hommes de l'échantillon vivent seuls.

Les chiffres soulignés et en bleu représentent les sous-populations qui présentent l'effectif le plus important, et ceux en rose les sous-populations sous-représentées.

2.4. 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. Une valeur de p inférieure à 1% est considérée comme hautement significative, puisqu'il existe moins d'un pour cent de chance que nous concluions à tort à l'existence d'une différence significative. Ce seuil de 5% généralement jugé satisfaisant en sciences sociales, est signifié dans les graphiques par l'indication (TS) pour très significatif et (S) pour significatif. Seuls les croisements pour lesquels les résultats sont significatifs sont présentés ici.

2.5. Différences entre Paris et Courbevoie

Dans ce rapport, le choix a été fait de présenter ensemble les résultats des terrains parisiens et courbevoisins, question par question. Nous avons donc présenté, systématiquement, des **résultats obtenus sur l'ensemble de l'échantillon** (Paris + Courbevoie). Lorsque des **différences significatives** sont observées entre les livreurs interrogés à Paris (n=500) et les livreurs interrogés à Courbevoie (n=166), cette analyse est présentée. Les comparaisons avec les éditions précédentes de l'enquête (menées seulement auprès de livreurs parisiens) sont effectuées uniquement avec les livreurs interrogés à Paris intra-muros en 2022 (n=500).

Dans le cas inverse, cela signifie qu'il n'y a pas de différence significative entre les deux terrains. Le graphique n'est alors pas intégré dans le rapport. Pour permettre une comparaison avec les éditions précédentes de l'enquête, menées uniquement à Paris intra-muros, les graphiques réalisés uniquement sur l'échantillon parisien (n=500) sont présentés en annexe.

Le terme « livreurs parisiens » renvoie aux livreurs interrogés dans Paris intra-muros, même s'ils n'y résident pas forcément. De la même manière, le terme « livreurs courbevoisins » est employé pour désigner les livreurs interrogés à Courbevoie.

Partie 1

Qui sont les livreurs ?

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

1. Profil sociodémographique des livreurs

1.1. Sexe : une très grande majorité d'hommes

Sexe



Figure 5 : Répartition des livreurs par sexe (échantillon total – n=666)

La **quasi-totalité** des livreurs interrogés à Paris et à Courbevoie sont des **hommes** : **98,9%**, pour 0,6% de femmes (et 0,5%, soit trois enquêtés.e.s, de sexe inconnu³). La proportion d'hommes dans l'échantillon est plus importante que dans l'enquête menée en 2021, qui recensait 7,4 % de femmes. Cette répartition se rapproche toutefois des proportions observées en 2020, où l'on comptabilisait 2% de femmes.

1.2. Âge : des livreurs jeunes

Quel âge avez-vous ?

Moyenne = **28,51** ans Médiane = **28,00** ans Ecart-type = **5,30**
 Min = **18** ans Max = **58** ans

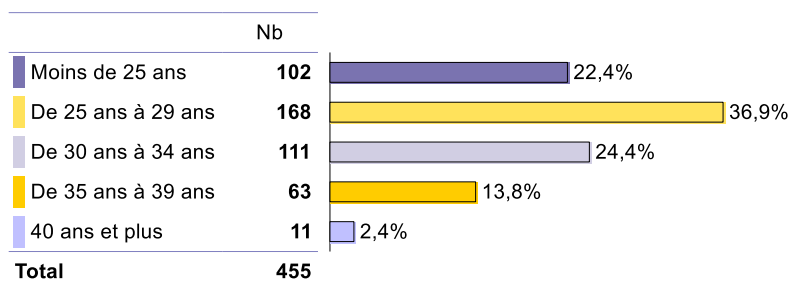


Figure 6 : Répartition des livreurs par tranche d'âge (échantillon des livreurs ayant accepté d'indiquer leur âge – n=455)

Les livreurs interrogés à Paris et à Courbevoie sont majoritairement jeunes, avec un âge moyen de **28,5 ans**, très proche de l'âge médian, ce qui traduit une amplitude équilibrée de part et d'autre de la moyenne (les livreurs enquêtés étant âgés de 18 à 58 ans). 22,4 % des livreurs ont moins de 25 ans (donc, supposément,

³ 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.

entre 18 et 25 ans, la majorité étant une condition requise par les plateformes⁴). 59,3% ont moins de 30 ans et 83,7%, soit **plus des trois quarts, moins de 35 ans**. Seuls 2,4% des livreurs interrogés ont 40 ans ou plus, l'âge maximum rencontré au sein de notre échantillon étant de 58 ans.

Il convient de noter que parmi l'échantillon étudié, 211 personnes n'ont pas souhaité répondre à cette question, soit 31,7% de l'échantillon. Plusieurs raisons peuvent expliquer ce **taux de refus non négligeable** : il n'est pas rare que les livreurs soient sans-papiers, ou soient mineurs et refusent de dévoiler leur âge, par crainte d'éventuelles conséquences, même si les enquêtés ont été informés en début de questionnaire que leur participation serait anonyme et qu'ils ne pourraient en aucun cas être identifiés. L'hypothèse d'un biais méthodologique dans la récolte de données n'est toutefois pas à exclure.

En 2021, les livreurs interrogés étaient plus âgés qu'en 2022, avec un âge moyen de 31 ans, 19% d'entre eux avaient moins de 25 ans, 46,3% moins de 30 ans et 66% moins de 35 ans. Cela suggère un **rajeunissement de la profession**. Nous pouvons également émettre l'hypothèse que l'important taux de refus cette année tirerait l'âge moyen vers le bas. Toutefois, les résultats de l'édition 2022 tendent à se rapprocher de ceux de 2020 : 35% des livreurs avaient alors moins de 25 ans, 53% entre 26 et 35 ans et 12% plus de 35 ans.

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

Vous vivez ... ?

	En colocation	En couple avec enfant(s)	En couple sans enfant	Seul(e) sans enfant	Chez vos parents	Seul(e) avec enfant(s)	Total
Paris	224	100	77	51	32	16	500
Courbevoie	95	16	23	10	17	5	166
Total	319	116	100	61	49	21	666

p = 0,005 ; Khi2 = 16,78 ; ddl = 5 (TS)

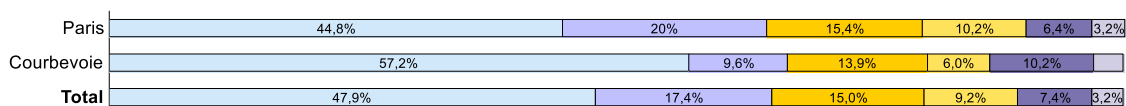


Figure 7 : Répartition des livreurs par situation familiale (échantillon total – n=666)

47,9% des livreurs interrogés à Paris et à Courbevoie vivent en **colocation**, en faisant la **situation familiale la plus représentée** parmi notre échantillon. Cette part est d'autant plus importante à Courbevoie où 57,2% des livreurs déclarent vivre en colocation. La part importante des jeunes parmi les livreurs peut expliquer cette représentation. Ils sont également 17,4% à se déclarer en couple avec enfant(s), situation deux fois plus fréquente parmi les livreurs interrogés à Paris.

En comparaison avec la population parisienne⁵, les livreurs parisiens vivent plus fréquemment en couple avec enfant(s) (20% contre 16,8%), et également moins fréquemment seuls avec enfant(s) (3,2% contre 11,4%), ce qui peut être mis en lien avec le fait que les livreurs sont en très grande majorité des hommes et que les familles monoparentales sont plus fréquemment constituées par des mères avec leur(s) enfant(s) ou simplement seuls (10,2% contre 21,8%). Cependant, si 51,2% des livreurs vivent chez leurs parents, en colocation ou dans un « autre » type de ménage, ce n'est le cas que de 3,8% de l'ensemble des Parisiens (catégorie « autres ménages sans famille » de l'INSEE).

⁴ Pour cette même raison, il existe un risque de fausse déclaration sur l'âge d'éventuels mineurs enquêtés.

⁵ <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=DEP-75#chiffre-cle-2> (consulté le 21/03/2022)

D'autre part, en comparaison avec la population courbevoisienne⁶, les livreurs vivent moins fréquemment en couple avec enfant(s) (9,6% contre 24,7%) ou sans enfant (13,9% contre 19,6%), et également moins fréquemment seuls avec un enfant (3,0% contre 9,8%) ou simplement seuls (6,0% contre 19,1%). La part des livreurs vivant en colocation ou chez leurs parents est de 67,4%, contre 2,4% de l'ensemble des Courbevoisiens (catégorie « autres ménages sans famille » de l'INSEE).

À titre de comparaison, 29% des livreurs interrogés lors de l'enquête de 2021 vivaient en colocation, contre 47,9% en 2022. De même, en 2021, seulement 1,8% des livreurs déclaraient vivre chez leurs parents, contre 7,4% en 2022. Cela peut s'expliquer par le fait que les livreurs enquêtés de l'édition 2022 sont plus jeunes que ceux de l'édition 2021.

1.4. Lieu de résidence : une majorité de Parisiens et d'Alto-Séquanais

Localisation du lieu d'habitation des enquêtés

	Paris	Petite couronne	Grand couronne et autre	Total
Paris	389	99	12	500
Courbevoie	43	120	3	166
Total	432	219	15	666

p = 0,00 ; Khi2 = 156,36 ; ddl = 2 (TS)

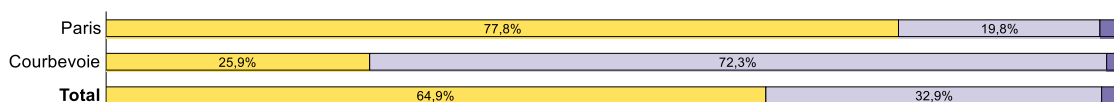


Figure 8 : Répartition des lieux d'habitation des livreurs entre Paris, petite et grande couronnes (échantillon total – n=666)

La majorité des livreurs interrogés réside dans **Paris intra-muros** (64,9%) et une proportion importante en **petite couronne** (32,9%). Les départements de la grande couronne sont sous-représentés (moins de 5% des enquêtés y résident).

Une **différence importante de commune de résidence peut être notée entre l'échantillon parisien et les livreurs interrogés à Courbevoie**. Cette différence s'explique notamment par la proximité géographique des lieux d'habitation aux lieux de livraison des livreurs. 71,7% des livreurs interrogés à Courbevoie sont Alto-Séquanais (habitants des Hauts-de-Seine), tandis que 25,9% habitent à Paris alors que la répartition est presque inversée pour les livreurs interrogés à Paris : 77,8% de Parisiens pour 19,8% d'habitants de la petite couronne.

Au total parmi les livreurs parisiens **97,6% résident à Paris et en petite couronne**, une proportion en hausse par rapport aux résultats obtenus en 2021 (92,4%), avec notamment une **diminution de la part de Séquano-Dionysiens (habitants de la Seine-Saint-Denis)** (21% en 2021, 9% en 2022) **au profit des Alto-Séquanais** (3% en 2021, 8,8% en 2022) **parmi les livreurs parisiens**.

⁶ Dossier complet – Commune de Courbevoie (92026) | Insee (consulté le 21/3/2022)

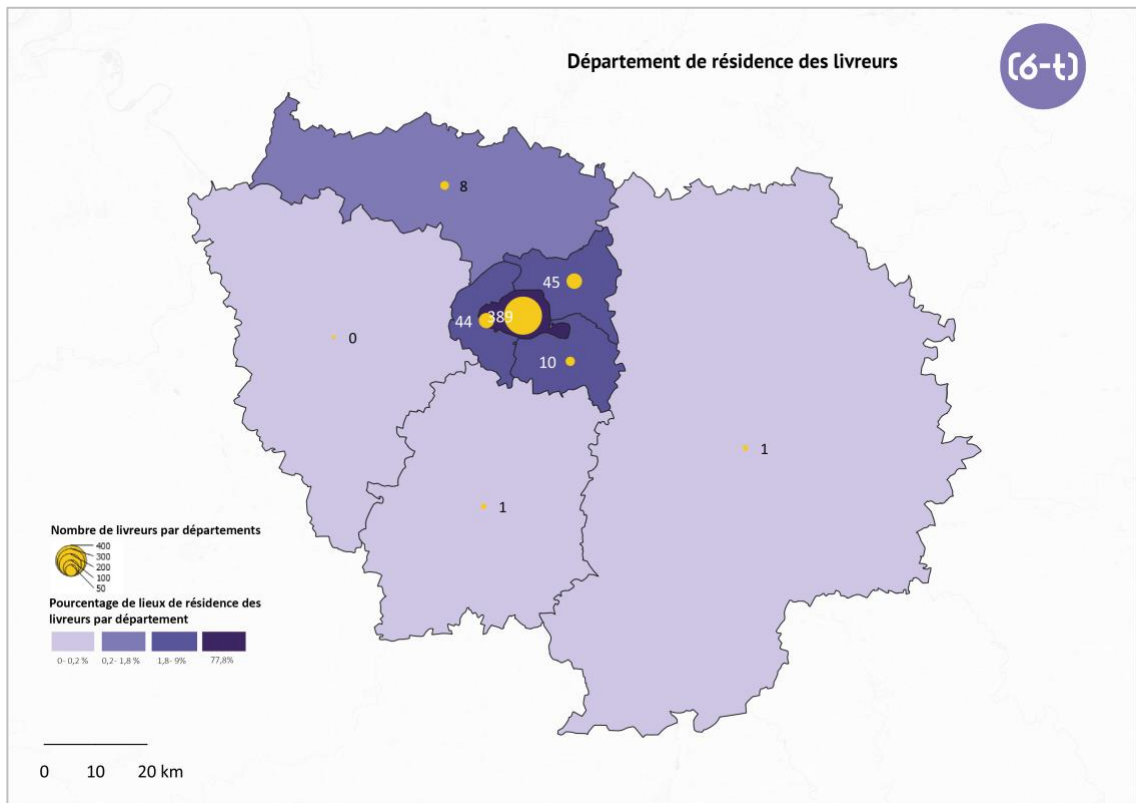


Figure 9 : Département de résidence des livreurs enquêtés à Paris (n=500)

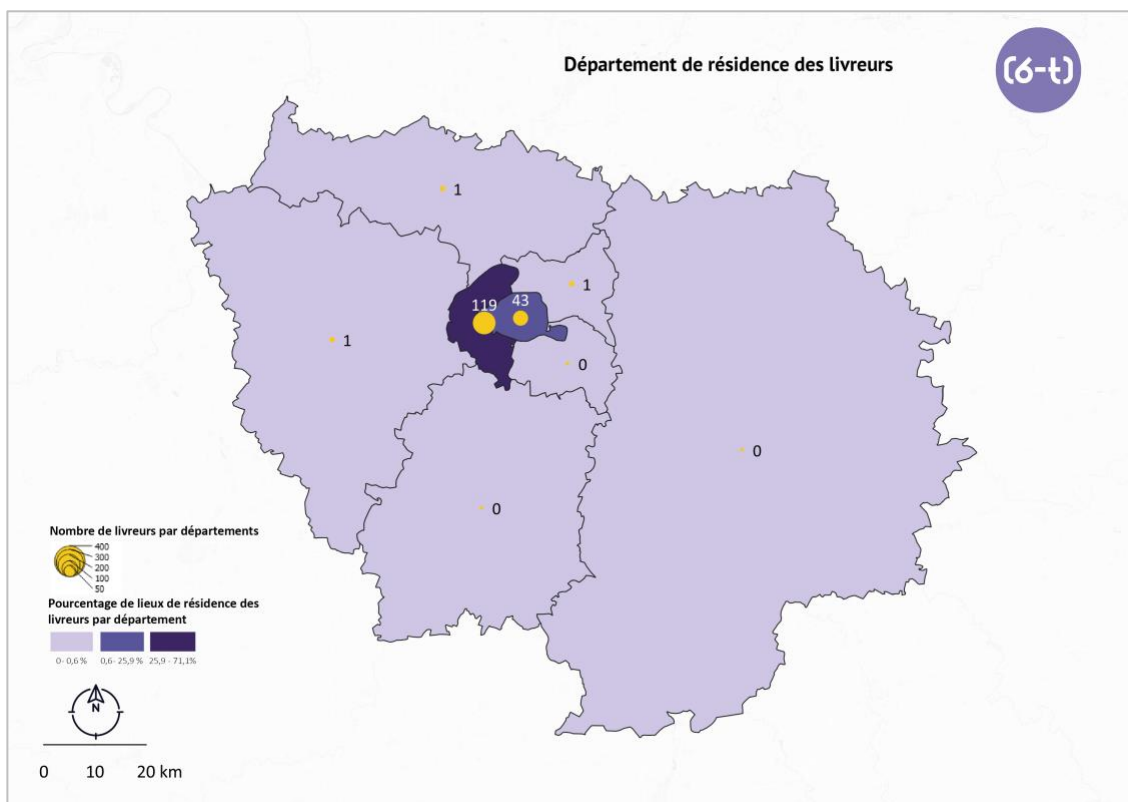


Figure 10 : Département de résidence des livreurs enquêtés à Courbevoie (n=166)

1.5. Nationalité : une minorité de Français

Quelle est votre nationalité ?

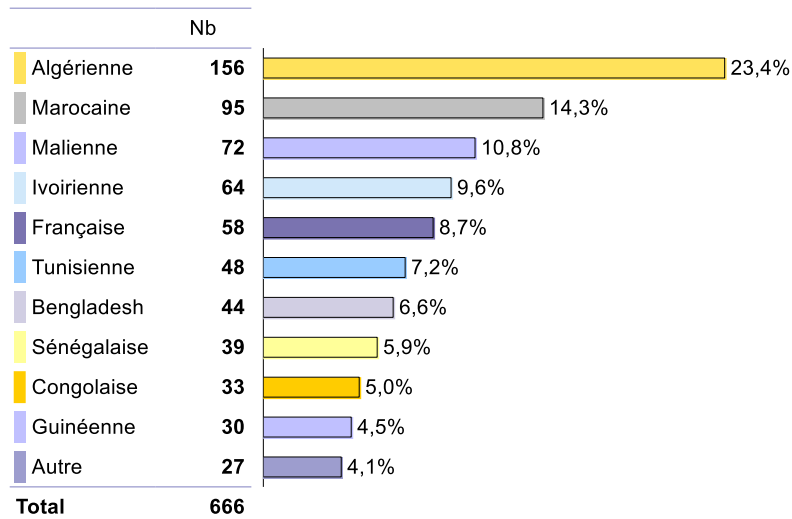


Figure 11 : Répartition des livreurs par nationalité (échantillon total – n=666)

Moins de 10% des livreurs interrogés à Paris et à Courbevoie sont français (8,7%), une proportion similaire à celle observée en 2021 (9,7%), et légèrement inférieure à celle observée en 2020 (14%). L’Afrique est le continent le plus représenté parmi les livreurs et la nationalité algérienne est la nationalité la plus représentée, comptant pour 23,4% de l’ensemble des livreurs. 81% des livreurs interrogés déclarent être ressortissant d’un pays africain, dont 44,9% d’un pays du **Maghreb** et 35,8% d’un **pays d’Afrique subsaharienne**. Comme en 2021, parmi les livreurs d’Afrique subsaharienne, la nationalité la plus représentée est la nationalité malienne.

1.6. Diplôme : des livreurs moins diplômés que l’ensemble de la population

Quel est le plus haut niveau de diplôme que vous avez obtenu ?

	Pas de diplôme	Brevet des collèges	Baccalauréat	BEP/CAP ou équivalent	Bac+3	Bac+2	Bac+5 et plus	Total
Courbevoie	68	22	15	13	21	22	5	166
Paris	153	39	115	58	41	73	21	500
Total	221	61	130	71	62	95	26	666

$p < 0,01$; $\text{Khi}^2 = 25,45$; $\text{ddl} = 6$ (TS)

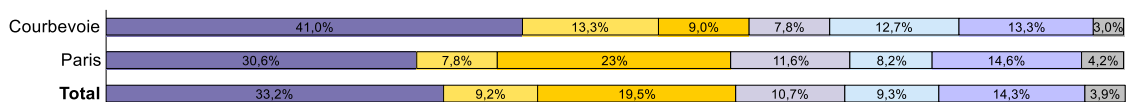


Figure 12 : Répartition des livreurs par plus haut diplôme obtenu (échantillon total – n=666)

27,5% des livreurs interrogés sont **diplômés du supérieur**, 19,5% sont titulaires du baccalauréat (général ou technologique) et **33,2%** ne disposent d’**aucun diplôme**. Ces résultats sont très proches de ceux de l’enquête menée en 2021, qui comptabilisait un peu moins de titulaires du baccalauréat (17,6%) et à peine moins de diplômés du supérieur (26,1%).

Les livreurs courbevoisiens sont plus fréquemment non diplômés que les livreurs parisiens : 41% des livreurs interrogés à Courbevoie n’ont pas diplôme, contre 30,6% à Paris.

Les livreurs constituent donc une population peu diplômée, et **nettement moins diplômée que la population parisienne ou francilienne**. En effet, seuls 12,5% des Parisiens n’ont aucun diplôme⁷ et 18,7% des Franciliens⁸. 63% des Parisiens sont diplômés du supérieur et c’est le cas de 43,5% 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 ?

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

Etes-vous par ailleurs étudiant ou en formation ?

	Oui	Non	NSP	Total
Courbevoie	20	103	43	166
Paris	97	319	84	500
Total	117	422	127	666

$p = 0,01$; $\text{Khi}2 = 9,31$; $\text{ddl} = 2$ (TS)

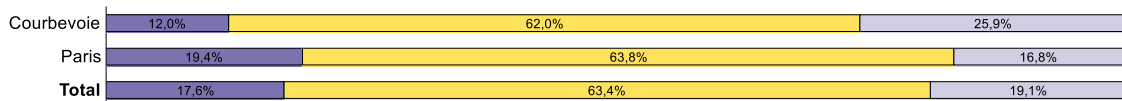


Figure 13 : Répartition des livreurs étudiants ou en formation (échantillon n=666)

17,6% des livreurs interrogés sont par ailleurs **étudiants**. On recense davantage d’étudiants à Paris qu’à Courbevoie (19,4% contre 12,0%). Un croisement entre la variable « nationalité » et la variable « études » fait ressortir que, parmi les livreurs, les étudiants sont plus fréquemment de nationalité française (17,1% d’entre eux) que les non-étudiants (7,3% d’entre eux).

Le taux d’étudiants livreurs à Paris est similaire à la proportion d’étudiants dans l’enquête 2021 (18,2%). Si la proportion d’étudiants a doublé entre 2020 (9,4%) et 2021, elle semble aujourd’hui s’être **stabilisée**. Entre 2020 et 2021, l’augmentation de la part d’étudiants pouvait en partie s’expliquer par une activité qui se serait ancrée comme **un travail étudiant** avec la crise (celle-ci privant les étudiants d’une part considérable des emplois qu’ils occupent en général, par exemple dans le secteur de la restauration et de l’événementiel). La stabilité observée entre 2021 et 2022 pourrait traduire un ancrage de ce phénomène même si la situation sanitaire s’est améliorée et que les restrictions ont diminué.

⁷ Dossier complet – Département de Paris (75) | Insee (consulté le 04/04/2022)

⁸ Dossier complet – Région d’Île-de-France (11) | Insee consulté le 25/03/2022)

2.2. Un peu plus d'un quart de livreurs exerçant une autre activité

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

	Oui	Non	NSP/NSPP	Total
Courbevoie	34	103	29	166
Paris	143	297	60	500
Total	177	400	89	666

p = 0,05 ; Khi2 = 6,03 ; ddl = 2 (S)



Figure 14 : Répartition des livreurs ayant une autre activité professionnelle (échantillon n=666)

28,6% des livreurs parisiens interrogés exercent cette activité de livraison **en parallèle d'une autre activité (hors études)**. Par rapport à 2021, et à 2020, une tendance à la hausse de la part de livreurs en cumul d'activités professionnelles semble se dessiner. La part de livreurs exerçant une autre activité est moins importante à Courbevoie qu'à Paris : 20,5% contre 28,6%.

Il ne nous est pas possible de savoir si l'activité de livreur de plateforme est l'activité principale, ou si elle 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 les livreurs qui exercent une autre activité en parallèle, **près de 90% exercent cette autre activité professionnelle à temps partiel**, au sein de l'échantillon parisien comme au sein de l'échantillon courbevoisien, la livraison pouvant représenter un complément d'activité et de revenus face à un phénomène de temps partiel subi.

Parmi ces livreurs cumulant plusieurs activités (pratique qualifiée de « *slashing* »⁹), **seule une minorité exerce cet autre emploi dans le secteur de la restauration (1,5%) ou de la logistique (8,8%)**. Au moins trois quarts des livreurs de plateforme en situation de cumul d'activités professionnelles ont pour autre activité une activité liée à un autre secteur. La part de livreurs cumulant une activité dans le secteur de la restauration a fortement diminué par rapport à l'enquête de 2021 (13,6%, contre 1,5% ici), tandis que **celle exerçant son autre activité dans le secteur de la logistique a très légèrement progressé (6,8% en 2021, et 8,8% en 2022)**.

Intérêt pour des offres d'emploi en tant que salarié dans le secteur de la livraison ou de la logistique

	Oui et j'ai déjà postulé à des offres de ce type	Oui mais je n'ai encore jamais postulé à des offres de ce type	Non, je ne suis pas intéressé	NSP/NSPP	Total
Paris	74	178	117	131	500
Courbevoie	25	78	51	12	166
Total	99	256	168	143	666

p = <0,01 ; Khi2 = 27,75 ; ddl = 3 (TS)



Figure 15 : Intérêt pour des offres d'emploi en tant que salarié dans le secteur de la livraison ou de la logistique à Paris et à Courbevoie (échantillon total - n=666)

Un peu plus de la moitié des livreurs interrogés se disent **intéressés par des offres d'emploi en tant que salarié dans le secteur de la livraison ou de la logistique (53,3%)**. Plus précisément, 14,9% sont intéressés

⁹ Voir par exemple : <https://solutions.lesechos.fr/equipe-management/c/le-slashing-nouvelle-tendance-du-travail-26059> (consulté le 7/04/2022)

et ont déjà postulé et 38,4% sont intéressés mais n'ont encore jamais postulé. Notons que la part d'intéressés n'ayant jamais postulé est plus importante à Courbevoie qu'à Paris (47% contre 35,6%), de même que la part de non-intéressés (30,7% à Courbevoie contre 23,4% à Paris).

Les livreurs interrogés cette année sont légèrement moins intéressés par les offres d'emploi en tant que salarié dans le secteur de la livraison ou de la logistique par rapport à l'enquête de 2021 même si les taux restent élevés (53,3% en 2022 contre 60,2% en 2021). Toutefois, **ils sont plus nombreux à déclarer être intéressés par ce type d'offre d'emploi à Courbevoie qu'à Paris** (62% contre 50,4%). Cela pourrait être lié à une demande de livraison instantanée de repas plus faible à Courbevoie qu'à Paris, qui expliquerait cet intérêt plus fort pour un emploi plus pérenne.

2.3. Statut des livreurs : moins de la moitié sont autoentrepreneurs

Sous quel statut exercez-vous votre activité de livreur ?

	Autoentrepreneur	Intérimaire	Coopérateur	Salarié à temps partiel	Salarié à temps plein	Sans statut/NSP	Total
Courbevoie	50	4	31	54	5	22	166
Paris	205	13	37	98	18	129	500
Total	255	17	68	152	23	151	666

$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 37,29$; $\text{ddl} = 5$ (TS)

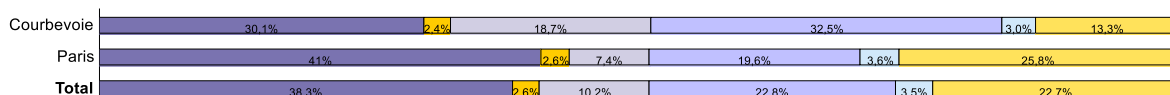


Figure 16 : Répartition des livreurs par statut (échantillon n=666)

38,3% des livreurs déclarent exercer leur activité en tant qu'**autoentrepreneur** (ou micro-entrepreneur). Les autoentrepreneurs sont plus nombreux à Paris qu'à Courbevoie à exercer sous ce statut (41% contre 30,1%). Par ailleurs, **25% des livreurs sont salariés, majoritairement à temps partiel** (22,8%, contre 3,5% à temps plein), **10,2% sont coopérateurs** et 2,6% intérimaires. La part de livreurs sans statut ou ne connaissant pas son statut est significative (22,7%), ce qui pourrait s'expliquer par des difficultés de compréhension de cette question de la part de certains enquêtés, mais pourrait également être liée au partage de compte (un livreur utilisant le compte d'un tiers ne sachant pas quel statut déclarer).

La proportion de livreurs **salariés à temps partiel est plus importante à Courbevoie qu'à Paris** (32,5% contre 19,6%) tout comme celle des **coopérateurs** (18,7% contre 7,4%), au détriment des autoentrepreneurs.

L'enquête 2021 faisait état de 53,6% d'autoentrepreneurs, soit une proportion supérieure à l'enquête de 2022 (41%). La part des livreurs coopérateurs s'est maintenue (10,8% en 2021 et 7,4% en 2022), elle avait considérablement augmenté entre 2020 et 2021 (passant de 2% à 10,8%). Après une forte augmentation, la **part de coopérateurs** parmi les livreurs semble donc **se stabiliser**.

Connaissez-vous le statut de coopérateur ?

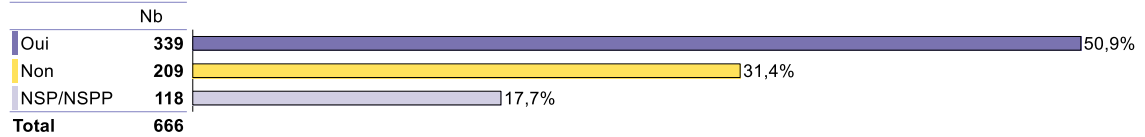


Figure 17 : Connaissance du statut de coopérateur (échantillon total – n=666)

On note par contre une **progression de la connaissance de ce statut** : en 2022, la moitié des livreurs connaît l'existence de ce statut, contre un tiers en 2021. Il n'y a à ce sujet pas de différence significative entre Paris et Courbevoie, bien qu'il y ait davantage de coopérateurs à Courbevoie.

Le statut de coopérateur¹⁰

Une coopérative est une association autonome de personnes volontairement réunies, qui contribuent à parts égales dans un objectif de gouvernance plus démocratique. Juridiquement, une coopérative peut prendre plusieurs formes : SCOP ou SCIC (coopératives de production), CAE (coopérative d'activité et d'emploi, qui peut prendre la forme d'une SCOP ou d'une SCIC), coopératives de consommateurs ou d'usagers, 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.

Regroupés au sein de leur propre organisme, à la gouvernance plus horizontale, les livreurs coopérateurs ne dépendent plus d'une plateforme et peuvent être salariés en CDI. S'associer sous forme de coopérative peut ainsi être une solution pour des livreurs de plateformes indépendants pour faciliter la réalisation de leur activité : mettre en place un salaire garanti au sein de la coopérative, quel que soit le nombre de courses effectuées, une mutuelle ou des congés payés. À Paris, l'association CoopCycle (fondée en 2016, elle propose un appui technique à la création de coopératives de livraison) a porté la mise en place d'une « Maison des coursiers »¹¹, un espace gratuitement ouvert aux livreurs de plateformes depuis septembre 2021, pour leur permettre de se reposer entre deux courses, mais aussi de pouvoir se faire aider dans leurs démarches administratives ou juridiques.

2.4. Typologie des livreurs selon leur activité et leur statut

Typologie des livreurs

	Livreurs autoentrepreneurs	Livreurs salariés	Livreurs à autre statut	Livreurs en cumul d'activités	Etudiants livreurs	Total
Courbevoie	33	48	41	24	20	166
Paris	112	66	106	119	97	500
Total	145	114	147	143	117	666

p = <0,01 ; Khi2 = 27,94 ; ddl = 4 (TS)

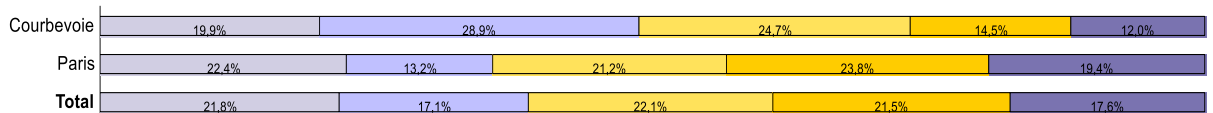


Figure 18 : Répartition des livreurs selon la typologie d'activité et de statut établie (échantillon n=666)

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 :

¹⁰ Voir par exemple : https://www.lemonde.fr/economie/article/2021/04/20/des-livreurs-a-velo-uberises-reprennent-leur-destin-en-main_6077346_3234.html ; <https://coopcycle.org/fr/> ; <https://www.welcometothejungle.com/fr/articles/livreurs-velo-cooperative-coopcycle> ; <https://www.ouest-france.fr/bretagne/finistere/brest-une-cooperative-de-livreurs-a-velo-va-se-lancer-a-la-rentree-b466c006-ebc7-11eb-86fd-b30370d18cf3> ; <https://www.courrierinternational.com/article/cooperatives-ces-livreurs-qui-choisissent-l'autogestion#:~:text=Un%20peu%20partout%20en%20Europe,am%C3%A9liorer%20leurs%20conditions%20de%20travail.&text=R%C3%A9serv%C3%A9%20aux%20abonn%C3%A9s%20Publi%C3%A9%20le.%C3%A0%2006h18%20Lecture%207%20min> (consultés le 7/04/2022)

¹¹ https://www.lemonde.fr/economie/article/2022/03/25/livreurs-des-plates-formes-la-maison-des-coursiers-a-paris-une-mesure-d-urgence-sociale_6119195_3234.html (consulté le 07/04/2022)

- **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 21,8% 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 17,1% 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 22,1% 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 21,5% de notre échantillon ;
- **Étudiants livreurs**, livreurs suivant actuellement une formation (quel que soit le statut sous lequel ils exercent leur activité de livreur), qui représentent 17,6% 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 « étudiants livreurs », 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.

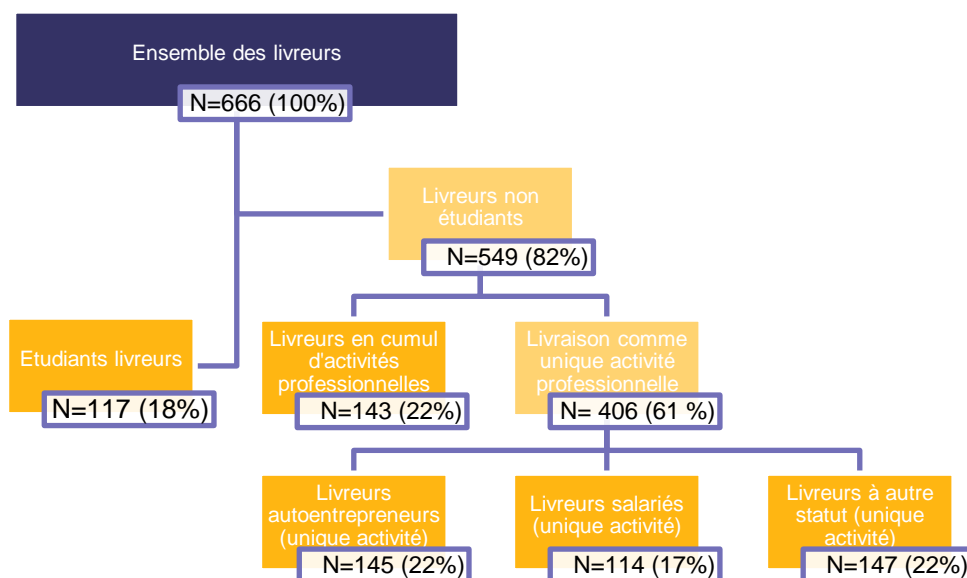


Figure 19 : Schéma de la typologie d'activité et de statut établie

a) Livreurs autoentrepreneurs – unique activité (22%)

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 22% de notre échantillon, contre 41% en 2021, représentant une **diminution importante** (presque moitié moins). L'âge moyen des livreurs autoentrepreneurs est de 29 ans (leur âge médian est de 28 ans). Il n'y a pas de différence significative d'âge entre les livreurs autoentrepreneurs de Courbevoie et de Paris, ainsi qu'avec l'ensemble de l'échantillon. Les livreurs autoentrepreneurs **résident plus fréquemment à proximité de leur commune d'activité que l'ensemble de l'échantillon** : 83% des livreurs parisiens résident à Paris contre 77,8% pour l'ensemble de l'échantillon parisien et 78,8% des livreurs courbevoisiens vivent en petite couronne, contre 72,3% de l'échantillon courbevoisien. Les livreurs autoentrepreneurs sont moins fréquemment non diplômés que l'ensemble des livreurs interrogés (seulement 22,1% d'entre eux n'ont aucun diplôme, contre 33,2% pour l'ensemble de l'échantillon), toutefois 18,6% d'entre eux sont diplômés du supérieur, contre 27,5% de l'ensemble de l'échantillon¹². Les livreurs autoentrepreneurs parisiens sont plus diplômés que les livreurs autoentrepreneurs courbevoisiens, tout comme dans l'ensemble de l'échantillon. **15,2% des livreurs autoentrepreneurs ont la nationalité française**, contre 8,4% parmi l'ensemble de l'échantillon. Ils travaillent majoritairement pour plusieurs plateformes (pour 49,7% d'entre eux), principalement pour les plateformes Deliveroo et Uber Eats. Parmi ceux travaillant pour une seule plateforme, Deliveroo est la principale plateforme déclarée (22,8%), suivie d'Uber Eats (18,6%).

Comparativement à l'enquête de 2021, **les livreurs autoentrepreneurs sont moins représentés au sein de l'échantillon** (22% contre 41%), un peu **plus jeunes** (29 ans contre 31 ans) **et travaillent davantage pour plusieurs plateformes** (49,7% d'entre eux contre 12,6%).

b) Livreurs salariés – unique activité (17%)

Les livreurs salariés sont les livreurs n'exerçant aucune autre activité (ni études ni autre activité professionnelle) et ayant un statut de salarié. Ils constituent 17,1% de notre échantillon, leur part est plus importante à Courbevoie qu'à Paris (28,9% contre 13,2%). La majorité d'entre eux exercent leur activité à **temps partiel** (85,1 % contre 14,9% à temps plein). Il n'y a pas de différence significative d'âge entre les livreurs salariés et l'ensemble de l'échantillon (âge moyen de 28 ans et âge médian de 28 ans). Les livreurs salariés sont **moins diplômés** que l'ensemble de l'échantillon (de façon indifférenciée entre Paris et Courbevoie) : ils sont 53,5% à avoir déclaré ne pas détenir de diplôme contre 33,2% dans l'ensemble de l'échantillon. Ils ont **moins fréquemment la nationalité française** (2,6% contre 8,7% pour l'ensemble de l'échantillon), et résident moins fréquemment dans leur zone de livraison, notamment pour les livreurs enquêtés à Courbevoie. Ces éléments suggèrent une plus grande précarité des livreurs salariés. Alors même que ce statut d'emploi est plus protecteur, il semble attirer des personnes aux profils moins favorisés. Les livreurs salariés travaillent majoritairement pour Deliveroo (36,8%) et Uber Eats (19,3%), ainsi que pour plusieurs plateformes (29,6%), dans des proportions similaires à celles observées parmi l'ensemble de l'échantillon. Le fait que les livreurs salariés travaillent pour des plateformes qui, a priori, ne salarient pas leurs livreurs (seuls 11,4% des livreurs salariés travaillent pour Just Eat) interroge. Nous pouvons ici avancer l'hypothèse que la très faible part de livreurs français au sein de cette catégorie (encore plus que dans le reste de l'échantillon) pourrait être associée à une moins bonne compréhension du français et donc à une mauvaise compréhension de la question.

Comparativement à l'enquête de 2021, les livreurs salariés (dont la part n'a pas évolué au sein de l'échantillon d'enquêtés) travaillent **davantage à temps partiel** (85,1% contre 65,2%), et travaillent **davantage pour plusieurs plateformes** (29,6% en 2022 contre seulement 1,1% en 2021).

¹² Les étudiants livreurs tirent vers le haut la proportion de livreurs diplômés du supérieur, 65,8% des étudiants livreurs sont diplômés du supérieur, tandis que les autres catégories de typologie de livreurs ne dépassent pas les 30%.

c) Livreurs à autre statut – unique activité (22%)

Il s'agit ici des enquêtés dont la livraison est l'unique activité, et qui ne sont ni autoentrepreneurs, ni salariés. Cette catégorie représente 22% de l'échantillon étudié. Leur part est légèrement plus importante dans l'échantillon courbevoisien que dans l'échantillon parisien : 24,7% contre 21,1%.

Au sein de la catégorie des livreurs à autre statut (n=147), 40 sont coopérateurs (27,2%) et 10 sont intérimaires. 97 (soit près des deux tiers) **ne connaissent pas leur statut** ou disent avoir un autre statut, ce qui pourrait être considéré comme un indice de partage de compte. La catégorie des « livreurs à autre statut » comprend donc des coopérateurs et des livreurs dont le statut est inconnu ou flou (« autre », « ne sait pas », « sans statut »). Il n'est cependant pas possible de constituer une catégorie à part entière avec les seuls coopérateurs car la taille de ce sous-échantillon serait trop faible pour permettre des analyses statistiquement valides. Les livreurs à autre statut sont **un peu plus âgés** que l'ensemble de l'échantillon (âge moyen de 30 ans contre 28 ans et âge médian de 30 ans également, contre 28 ans). Ils sont **moins diplômés** (53,7% d'entre eux n'ont aucun diplôme, sans différence significative entre Courbevoie et Paris, alors que ce n'est le cas que de 33,2% des individus à l'échelle de l'ensemble de l'échantillon). Seul l'un d'entre eux est de nationalité française (sur 147), **presque tous** les livreurs à autre statut étant **étrangers**. La proportion d'habitants de la petite couronne travaillant à Courbevoie est plus importante parmi cette catégorie que dans l'ensemble de l'échantillon (85,4% contre 72,3%). Les livreurs à autre statut travaillent majoritairement pour Deliveroo (44,9%), et c'est la catégorie de livreurs travaillant le plus pour cette plateforme (35,9% pour l'ensemble de l'échantillon). Ils sont plus d'un tiers à travailler pour plusieurs plateformes (30,6%), tout comme l'ensemble de l'échantillon.

Comparativement à l'étude de 2021, **les livreurs pour lesquels la livraison est l'unique activité sont plus nombreux à ne pas avoir indiqué leur statut** (sans statut ou ne sait pas) : 22,1% en 2022 contre 12% en 2021. Tout comme en 2021, ils sont environ un tiers à avoir déclaré travailler pour plusieurs plateformes (30,6% en 2022, contre 32,3% en 2021).

d) Livreurs en situation de cumul d'activités professionnelles (22%)

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 21,5% de notre échantillon. **Près de la moitié d'entre eux effectuent leur activité de livraison en tant qu'autoentrepreneurs**, soit 62 sur 143 livreurs, 33 en tant que salariés (30 à temps partiel et 3 à temps plein), 14 d'entre eux sont coopérateurs et 3 sont intérimaires et 31 sont sans statut ou ne se sont pas prononcés. Les livreurs en situation de cumul d'activités professionnelles sont **légèrement plus âgés** (âge moyen de 30 ans et âge médian de 30 ans) que l'ensemble de l'échantillon. Les livreurs en cumul d'activités ne se distinguent pas significativement du reste de l'échantillon pour ce qui est de la nationalité. Ils sont majoritairement autoentrepreneurs (43,4%). C'est principalement chez Deliveroo (36,4%) et chez Uber Eats (22,4%) qu'ils viennent chercher un complément de revenus.

Par rapport à l'étude de 2021, **les livreurs en cumul d'activités professionnelles sont plus nombreux** au sein de l'échantillon : 22% ont déclaré exercer une activité professionnelle en parallèle de leur activité de livreur en 2022, contre 11% en 2021, soit un doublement. 72,7% d'entre eux exercent leur autre activité professionnelle à **temps partiel**, contre 60% en 2021.

e) Livreurs étudiants (18%)

Il s'agit des livreurs qui sont par ailleurs étudiants. Ils constituent 17,6% de l'échantillon, une part qui s'est maintenue depuis 2021, pouvant s'expliquer par **l'ancrage de cette profession chez les étudiants ou par leur ancienneté** : 45,3% des étudiants livreurs exercent cette activité depuis 1 à 2 ans. **Le statut le plus représenté parmi les étudiants livreurs est le statut d'autoentrepreneur** (41,0%), 14 sont coopérateurs, 4 intérimaires et 23 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 25 ans). Les **personnes ayant la nationalité française sont plus représentées** parmi eux que parmi l'ensemble de l'échantillon (17,1% contre 8,4%). Une minorité d'entre eux exerce une autre activité en parallèle. Les étudiants livrent légèrement plus fréquemment pour Just Eat que le reste de l'échantillon (10,3% contre 7,2%) et ils ont **moins tendance à livrer pour plusieurs plateformes que le reste de l'échantillon** (17,9% contre 31,5%).

Comparativement à l'étude de 2021, les étudiants livreurs ont gagné en ancienneté : en 2021, seuls 10,6% d'entre eux travaillaient depuis 1 à 2 ans, contre 45,3% en 2022. Le statut de salarié est moins représenté en 2022 parmi les livreurs étudiants : ils sont 24% à avoir déclaré exercer sous ce statut en 2022, contre 41,5% en 2021.

Synthèse Partie 1 : Qui sont les livreurs ?

La quasi-totalité des livreurs sont des hommes (98,9%).

Les livreurs sont majoritairement jeunes, l'âge moyen est de 28 ans et les trois-quarts des livreurs ont moins de 35 ans.

La majorité des livreurs interrogés à Paris réside à Paris (77,8 %). Plus des deux-tiers des livreurs interrogés à Courbevoie sont Alto-Séquanais (71,7%).

Moins de 10% des livreurs ont la nationalité française (8,7%).

Les livreurs sont moins diplômés que la population francilienne et parisienne. 33,2% ne possèdent pas de diplôme et seuls 27,5% sont diplômés du supérieur.

19,4% des livreurs parisiens sont étudiants contre 12% à Courbevoie.

26,6% des livreurs exercent une autre activité en parallèle de leur activité de livreur, soit le double qu'en 2021, principalement à temps partiel.

38,9% des livreurs exercent cette activité sous le statut d'autoentrepreneur, 25% sont salariés et 10,7% sont coopérateurs.

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

- 22% de livreurs autoentrepreneurs ;
- 17% de livreurs salariés ;
- 22% de livreurs à autre statut ;
- 22% 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 petite couronne – nous pouvons maintenant nous intéresser à leur activité. Comment travaillent les livreurs ? Quelles 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 en distinguant, quand les différences sont significatives, les livreurs parisiens des livreurs courbevoisiens.

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 ancienneté dans l'activité de livraison faible mais plus importante qu'en 2021

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

	Moins de 6 mois	Entre 6 mois et 1 an	Entre 1 et 2 ans	Plus de 2 ans	Total
Etudiants livreurs	23	29	53	12	117
Livreurs à autre statut	28	21	64	34	147
Livreurs autoentrepreneurs	25	27	54	39	145
Livreurs en cumul d'activités	23	21	69	30	143
Livreurs salariés	7	27	57	23	114
Total	106	125	297	138	666

$p = 0,006$; $\text{Khi}^2 = 27,78$; $\text{ddl} = 12$ (TS)

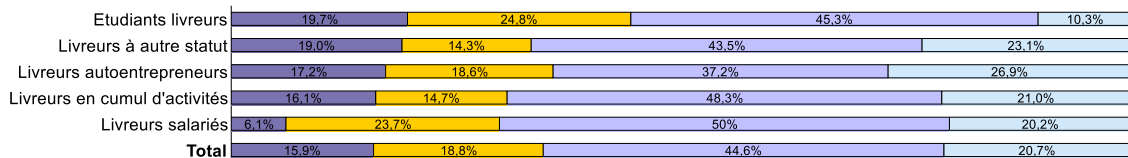


Figure 20 : Ancienneté des livreurs par catégorie (échantillon total – n=666)

La **plupart** des livreurs exercent cette activité **depuis un à deux ans** (44,6%), **un tiers** des livreurs enquêtés l'exercent **depuis moins d'un an** (34,7%) et environ un cinquième depuis plus longtemps. Au-delà de 5 ans d'ancienneté, seuls 1,2% des enquêtés exerçaient déjà cette activité.

Si **l'ancienneté des livreurs est faible** dans ce secteur d'activité, elle est toutefois nettement **plus importante en 2022 que dans l'enquête de 2021** : 66,5% exerçaient cette activité depuis moins d'un an en 2021 contre 34,7% en 2022, 10% l'exerçaient depuis plus de 2 ans, contre 20% en 2022. De plus, l'enquête 2021 faisait déjà ressortir une ancienneté plus importante que l'enquête 2020. Cette tendance amorcée depuis 2020 pourrait être la traduction d'une **stabilisation du secteur**. Ce phénomène se retrouve à Paris comme à Courbevoie, où près des deux tiers des livreurs ont déclaré exercer leur activité depuis au moins un an (respectivement 65,6% à Paris et 64,5% à Courbevoie). Au-delà de 2 ans d'ancienneté, les livreurs courbevoisiens sont un peu plus représentés que les Parisiens (respectivement 24,7% contre 19,4% de livreurs depuis plus de 2 ans). Au sein de l'échantillon total, 15,9% des livreurs exercent cette activité depuis moins de 6 mois et 34,7% depuis moins d'un an. C'est au-delà de 2 ans qu'une différence d'ancienneté peut être observée entre les livreurs parisiens et courbevoisiens.

Les **étudiants** constituent la catégorie de livreurs ayant **la plus faible ancienneté**, puisque 44,4% d'entre eux exercent leur activité depuis moins d'un an. Cela peut s'expliquer par leur statut d'étudiants (les études couvrent en général une période limitée dans le cycle de vie des individus). Leur ancienneté a toutefois

progressé depuis 2021, où ils étaient 83,1% à travailler en tant que livreur depuis moins d'un an. Cela semble traduire une certaine **stabilisation de ce type d'emploi au sein de la catégorie des étudiants** : 45,3% d'entre eux sont livreurs depuis 1 à 2 ans. Cela peut s'expliquer notamment par la continuité d'une activité ayant pu être démarrée lors de la crise sanitaire, où le recours à l'activité de livraison était l'une des rares à être autorisée en période de confinement et de couvre-feu.

Les livreurs salariés ont une **ancienneté plus élevée**, seuls 6,1% d'entre eux ont débuté leur activité il y a moins de 6 mois, contre 15,9% pour l'ensemble de l'échantillon et 50% l'exercent depuis 1 à 2 ans. En 2021, ils étaient 31,5% à l'exercer depuis moins de 6 mois, traduisant une stabilisation de l'emploi d'autant plus importante au sein de cette catégorie de livreurs.

L'ancienneté des livreurs n'ayant pas la nationalité française est moins importante que celle des livreurs ayant la nationalité française (33,9% contre 43,1%).

1.2. Une première activité professionnelle en France pour une minorité de livreurs

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

	Oui	Non	NSP/NSPP	Total
Etudiants livreurs	26	83	8	117
Livreurs à autre statut	30	111	6	147
Livreurs autoentrepreneurs	19	118	8	145
Livreurs en cumul d'activités	15	119	9	143
Livreurs salariés	15	71	28	114
Total	105	502	59	666

$p < 0,01$; $\text{Khi}^2 = 52,48$; $\text{ddl} = 8$ (TS)

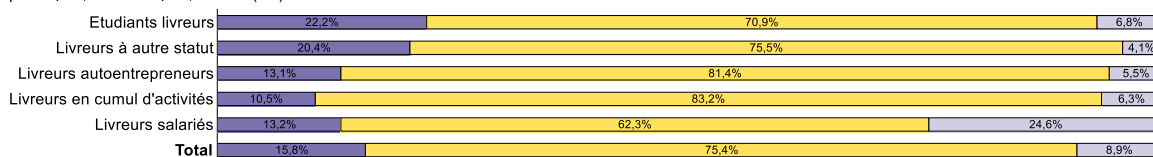


Figure 21 : Première activité professionnelle des livreurs en France par catégorie (échantillon total – n=666)

La livraison pour des plateformes n'est la **première activité professionnelle exercée en France que pour 15,8% des livreurs, contre un peu plus d'un quart des livreurs en 2021**. Ce résultat est à mettre en parallèle avec l'ancienneté plus grande observée en 2022 qu'en 2021. La livraison comme activité « d'insertion » sur le marché du travail en France n'est donc une réalité que pour une minorité de livreurs et une tendance à la diminution de ce rôle de la livraison semble se dessiner. Il n'y a pas de différence significative entre les livreurs courbevoisiens et parisiens.

Les **étudiants livreurs** constituent la catégorie au sein de laquelle l'activité de livraison constitue le plus fréquemment la première activité professionnelle effectuée en France (22,2% contre 15,8% pour l'ensemble de l'échantillon). Ce résultat peut s'expliquer avant tout par le jeune âge des livreurs de cette catégorie et par leur statut d'étudiants. Les primo-actifs en France sont sous représentés parmi les livreurs salariés (13,2%), les livreurs en cumul d'activités (10,5%) et les livreurs autoentrepreneurs (13,1%), contre 15,8% pour l'ensemble de l'échantillon.

Contrairement à l'enquête 2021, les livreurs non étudiants n'ayant pas la nationalité française n'ont pas significativement déclaré être primo-actifs (ils étaient 30,1% en 2021, contre 19,6% en 2022).

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

Comment êtes-vous devenu livreur ?

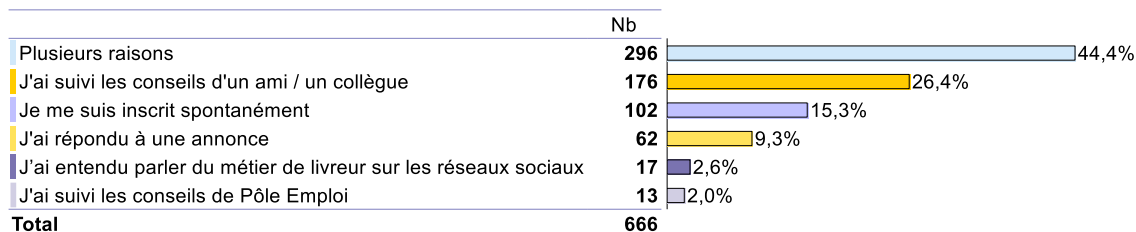


Figure 22 : Entrée dans l'activité de livraison (échantillon total – n=666)

Comment êtes vous devenus livreurs ?

	J'ai suivi les conseils de Pôle Emploi	J'ai entendu parler du métier de livreur sur les réseaux sociaux	J'ai répondu à une annonce	Je me suis inscrit spontanément	J'ai suivi les conseils d'un ami / un collègue	Plusieurs raisons	Total
Livreurs salariés	0	0	1	9	18	86	114
Etudiants livreurs	2	10	13	26	18	48	117
Livreurs en cumul d'activités	1	4	21	22	27	68	143
Livreurs autoentrepreneurs	10	2	10	27	65	31	145
Livreurs à autre statut	0	1	17	18	48	63	147
Total	13	17	62	102	176	296	666

$p = 0,00$; $\text{Khi}^2 = 148,40$; $\text{ddl} = 20$ (TS)

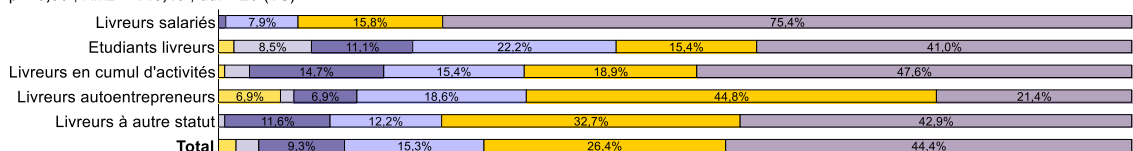


Figure 23 : Entrée dans l'activité de livraison par catégorie de livreurs – plusieurs réponses possibles (échantillon total – n=666)

44,4% des enquêtés ont répondu à cette question en sélectionnant **plusieurs modalités**. Le facteur le plus fréquemment cité pour devenir livreur est le fait d'avoir suivi **les conseils d'un ami ou d'un collègue** (cité par 40,7% des livreurs enquêtés), suivi de l'inscription « spontanée » (34,9% des livreurs). 15,8% des livreurs déclarent avoir répondu à une annonce, 7% en ont entendu parler sur les réseaux sociaux et seule une part marginale a suivi les conseils de Pôle Emploi.

Les livreurs de Courbevoie ont moins fréquemment déclaré avoir entendu parler du métier de livreur sur les réseaux sociaux que ceux ayant été interrogés à Paris (7,7% contre 18,8%), et sont plus nombreux à avoir déclaré s'être inscrits spontanément (44,8% contre 31,3%).

Les **livreurs autoentrepreneurs, salariés et à autre statut** ont plus largement déclaré s'être inscrits en suivant **les conseils d'un ami ou d'un collègue**. Les catégories des **étudiants** et des **livreurs en cumul d'activités** se distinguent également par **une plus forte part de livreurs ayant répondu à une annonce** (respectivement à hauteur de 21,2 % et 23,7 % contre 15,8 % 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.

Comparativement à l'enquête de 2021, les livreurs continuent à majoritairement exercer cette activité **sur les conseils d'amis ou de collègues**, mais de façon un peu moins importante (40,7% contre 56,5% en 2021). Les livreurs ayant déclaré s'être inscrits spontanément sont plus nombreux qu'en 2021 (34,9% contre 16,8%).

L'activité de livreur semble **se stabiliser légèrement**. Cela pourrait s'expliquer par un ancrage de cette activité à la suite de la crise sanitaire. L'ancienneté reste toutefois faible, constituant souvent un emploi de transition, précaire, voire d'« insertion » dans le monde du travail en France, argument mis en avant par les plateformes¹³.

2. Plateformes de livraison

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

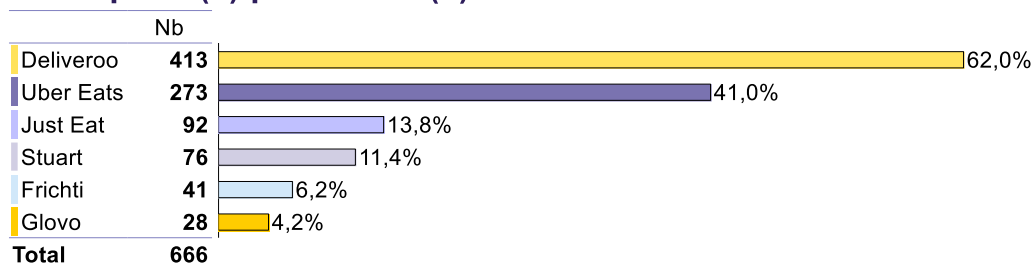


Figure 24 : Plateformes pour lesquelles travaillent les livreurs (échantillon total – n=666)

Il ressort que, de manière générale, **la plateforme la plus représentée est Deliveroo**, avec 62% des livreurs enquêtés travaillant pour cette dernière. Elle est **suivie par Uber Eats**, avec 41% des livreurs concernés. Les autres plateformes sont bien moins largement représentées : 13,8% des livreurs travaillent pour Just Eat, 11,3% pour Stuart, 6,2% pour Frichti et 4,2% pour Glovo. La **surreprésentation de la plateforme Deliveroo est plus importante à Courbevoie qu'à Paris** : 78,3% des livreurs courbevoisiens travaillent Deliveroo contre 56,6% des livreurs parisiens.

Nous avons demandé aux livreurs interrogés d'indiquer les plateformes pour lesquelles ils travaillent. Cette analyse prend en compte les livreurs travaillant pour **plusieurs plateformes différentes, ce qui concerne 31,5% des livreurs**. À noter que cette part a fortement augmenté par rapport à l'année précédente : seuls 11% des livreurs travaillaient pour plusieurs plateformes en 2021. Cela pourrait s'expliquer par une plus grande difficulté à trouver des courses (trop de livreurs par rapport au nombre de courses proposées), d'où un cumul de plateformes pour contrer ce problème. Parmi les livreurs travaillant pour plusieurs plateformes, la majorité travaille pour **Deliveroo (83,3%)** ou pour **Uber Eats (67,1%)**, les deux plateformes leaders en matière de livraison de repas instantanée. 58,1% des livreurs « multi-plateformes » travaillent à la fois pour Deliveroo et Uber Eats. Les livreurs travaillent pour plusieurs plateformes, le font généralement pour 2 (78 livreurs parmi ce sous-échantillon de 210 livreurs) à 3 plateformes (39 livreurs). Au sein de notre échantillon, 4 livreurs ont déclaré le faire pour 4 plateformes.

¹³ Par exemple : <https://www.uber.com/fr/newsroom/uber-eats-un-tremplin-pour-les-livreurs/> ; <https://www.deliverooorderacademy.fr/> (consultés le 25/03/2022)

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

	Deliveroo	Plusieurs plateformes	Uber Eats	Just Eat	Glovo, Stuart, Frichti	Total
Etudiants livreurs	45	21	35	12	4	117
Livreurs à autre statut	66	45	16	10	10	147
Livreurs autoentrepreneurs	33	72	27	7	6	145
Livreurs en cumul d'activités	52	38	32	9	12	143
Livreurs salariés	42	34	22	10	6	114
Total	238	210	132	48	38	666

$p = <0,01$; $\text{Khi2} = 53,41$; $\text{ddl} = 16$ (TS)

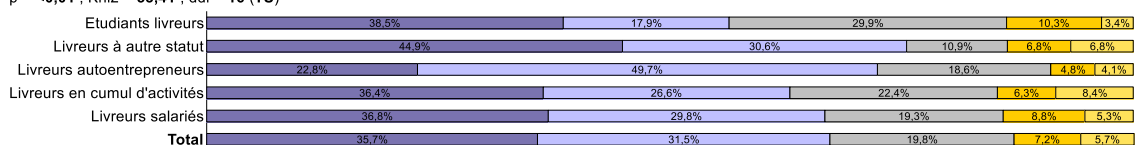


Figure 25 : Plateformes pour lesquelles travaillent les livreurs par catégorie, incluant les livreurs enquêtés travaillant pour plusieurs plateformes (échantillon total – n=666)

Les **livreurs à autre statut** travaillent majoritairement pour **Deliveroo** seul (44,9% contre 35,7% pour l'ensemble de l'échantillon). Les **étudiants** travaillent davantage pour **Uber Eats** seul que l'ensemble de l'échantillon (29,9% contre 19,8%), mais tout de même majoritairement pour Deliveroo seul (38,5%).

Les **livreurs autoentrepreneurs** travaillent bien plus fréquemment pour différentes plateformes à la fois que le reste de l'échantillon (49,7% contre 31,5%), tandis que les livreurs étudiants travaillent davantage pour une seule plateforme (82,1% contre 68,5% pour l'ensemble de l'échantillon).

Par rapport à l'enquête de 2021, **les livreurs travaillent davantage pour plusieurs plateformes qu'il y a un an**. 49,7% des **livreurs autoentrepreneurs** travaillent pour plusieurs plateformes simultanément, constituant la catégorie la plus concernée par cette pratique. Ils sont suivis des livreurs à autre statut avec 30,6%, des livreurs salariés avec 29,8%, des livreurs en situation de cumul d'activités avec 26,6% et des étudiants livreurs avec 17,9%.

À noter que **Just Eat** ne se distingue pas des autres plateformes pour ce qui est de la part de salariés, alors qu'elle avait annoncé évoluer vers un modèle de recrutement en CDI en 2021. Parmi les 92 livreurs Just Eat ayant répondu à l'enquête, 22 ont déclaré être salariés (dont 18 à temps partiel), soit 23,5% d'entre eux, une proportion similaire aux 23,9% de salariés au sein de l'ensemble de l'échantillon. Lors de l'enquête de 2021 cette proportion s'élevait à 28,2%. En 2021, Just Eat avait annoncé la création de 4 500 emplois en CDI, en 2022, ils n'en resteraient plus que 1 100¹⁴. D'une part, les syndicats FO et CGT expliquent les nombreux départs de salariés par des conditions de travail déplorables et des salaires bas quand Just Eat avance qu'il s'agit de départs volontaires. On note des mouvements sociaux portant sur les conditions de travail (mise à disposition d'espaces de repos) et les indemnités kilométriques.

Les livreurs de Courbevoie sont plus nombreux à travailler pour plusieurs plateformes à la fois : 40,6% à Courbevoie contre 28,6% à Paris.

¹⁴https://www.lemonde.fr/economie/article/2022/03/01/chez-just-eat-il-ne-reste-qu-un-quart-des-4-500-livreurs-a-velo-empauches-en-cdi_6115668_3234.html (consulté le 07/04/2022)

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

	Deliveroo	Plusieurs plateformes	Uber Eats	Just Eat	Glovo, Stuart, Frichti	Total
Paris	169	143	111	45	32	500
Courbevoie	69	67	21	3	6	166
Total	238	210	132	48	38	666

$p < 0,01$; $\text{Khi}^2 = 23,95$; $\text{ddl} = 4$ (TS)

City	Deliveroo	Plusieurs plateformes	Uber Eats	Just Eat	Glovo, Stuart, Frichti
Paris	33.8%	28.6%	22.2%	9%	6.4%
Courbevoie	41.6%	40.4%	12.7%	3.6%	1.7%
Total	35.7%	31.5%	19.8%	7.2%	5.7%

Figure 26 : Plateformes pour lesquelles travaillent les livreurs par ville, incluant les livreurs enquêtés travaillant pour plusieurs plateformes (échantillon total – n=666)

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. À noter que, par rapport à l'enquête 2021, nous avons cette année ajouté de nouvelles modalités de réponses pour gagner en précision et mieux prendre en compte l'usage croissant de certaines offres de mobilité par des livreurs (Véligo par exemple).

ERRATUM

L'importante proportion de livreurs à deux-roues motorisés personnels observée dans la base, comparativement aux autres éditions de notre enquête (et notamment de deux-roues motorisés électriques personnels) a attiré notre attention. Après examen approfondi des données, nous nous sommes rendu compte que cette forte proportion était surtout présente parmi les observations collectées par l'un des enquêteurs envoyés sur le terrain. La question du véhicule (de même que la question du genre), contrairement à toutes les autres questions de l'enquête, n'était pas posée aux enquêtés et cette variable était directement remplie par l'enquêteur par observation (la question pouvant néanmoins être posée si l'enquêteur ne voyait pas le véhicule ou ne parvenait pas à l'identifier). Après avoir échangé sur ce sujet avec l'équipe en charge de la collecte de données, il semble donc que l'un des enquêteurs (qui a collecté 193 observations, soit 29% du total de la base) ait confondu certains véhicules (notamment des Véligo et Vélib' électriques) avec des deux-roues motorisés électriques personnels et les ait codés comme tels, venant ainsi artificiellement gonfler la part de deux-roues motorisés électriques personnels. Nous avons donc fait le choix de ne pas comptabiliser les réponses collectées par cet enquêteur, car considérées comme invalides, pour les analyses relatives au type de véhicule utilisé par les livreurs. Dans cette partie, nous travaillons donc sur l'échantillon des livreurs pour lesquels la réponse à la question du véhicule est considérée comme valide (n=473).

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

Véhicule utilisé pour la livraison le jour de l'enquête

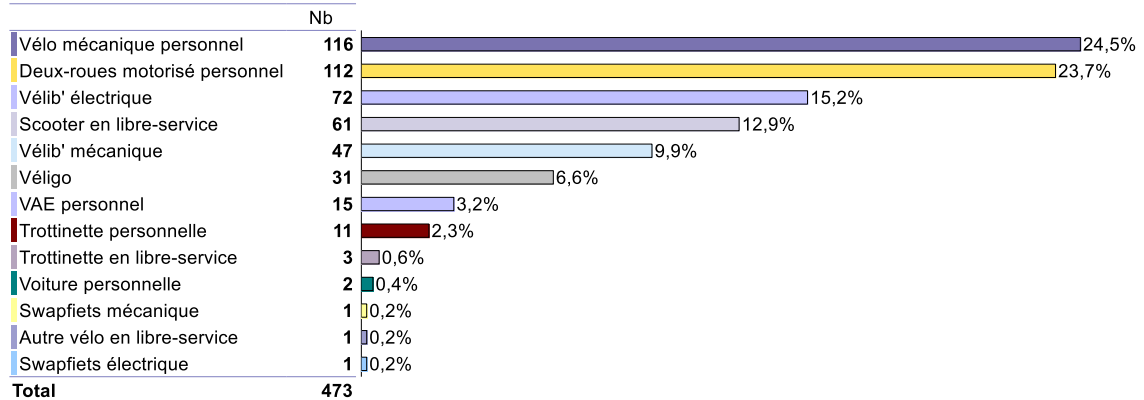


Figure 27 : Répartition des livreurs selon le véhicule utilisé (échantillon des livreurs pour lesquels les réponses à cette question ne sont pas invalides – n=473)

Si l'on laisse de côté les 29% de réponses invalides, le **vélo** est le type de véhicule le plus utilisé par les livreurs : le jour de l'enquête, **60%** des livreurs l'utilisent. Il est suivi du **deux-roues motorisé** (36,6%). Plus précisément, parmi les véhicules utilisés au moment de l'enquête, le type précis de véhicule le plus utilisé est le **vélo mécanique personnel** (24,5%), tout juste suivi du deux-roues motorisé personnel (23,7%).

Comparativement à l'enquête menée en 2021, **une plus grande diversité de véhicules a été prise en compte dans l'enquête**, notamment parmi les services de vélo, trottinettes et scooters en libre-service. Les catégories Swapfiets (électrique et mécanique) et Véligo, deux-roues motorisé en libre-service et autre vélo en libre-service ont été ajoutées.

Type de véhicule utilisé par les livreurs

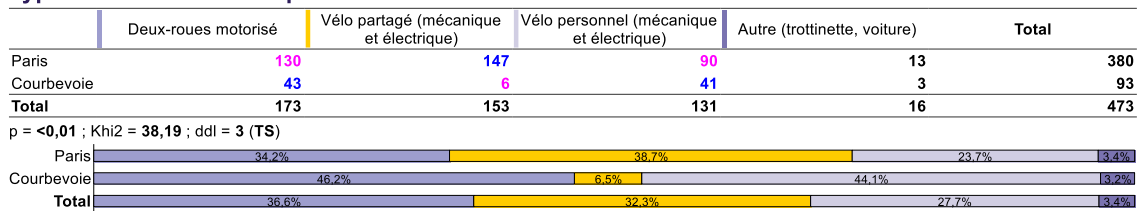


Figure 28 : Typologie de véhicule utilisé par les livreurs en fonction de la zone où été enquêté les livreurs (échantillon des livreurs pour lesquels les réponses à la question du véhicule ne sont pas invalides – n=473)

Les **livreurs courbevoisiens** utilisent davantage le **deux-roues motorisé** que les livreurs parisiens (46,2% contre 34,2%), ce qui pourrait s'expliquer par la localisation en banlieue, associée à des distances plus longues et à des conditions de circulation un peu moins contraintes pour des véhicules motorisés. En revanche, il n'y a pas de différences entre l'usage de la voiture pour livrer à Paris et à Courbevoie. Les livreurs courbevoisiens circulent également davantage à **vélo personnel** que les livreurs parisiens (44,1% contre 23,7%), alors que l'inverse peut être observé pour le vélo partagé, de manière encore plus marquée (6,5% pour les livreurs courbevoisiens contre 38,7% pour les livreurs parisiens). Cela pourrait peut-être

s'expliquer par **une offre de vélos partagés moindre sur la commune de Courbevoie¹⁵ comparativement aux nombreuses offres présentes dans Paris intra-muros.**

Comparativement à l'enquête de 2021, la proportion de livreurs parisiens livrant à **deux-roues motorisé** est restée **stable** (34,2% en 2022 pour 36% en 2021). La part de **livreurs parisiens à vélo a augmenté** (46% en 2021 et 62,4% en 2022). Notons la **diminution des livreurs circulant en voiture**, passant de 6,6% en 2021 à 0,5% en 2022. La part de livreurs à **Vélib' a augmenté** : en 2021, l'utilisation importante des vélos partagés avait déjà été remarquée au sein de l'échantillon parisien : 18% des livreurs utilisaient un Vélib' (13,5% un Vélib' électrique et 4,4% un Vélib' mécanique) et 30,7% cette année (18,9% un Vélib' électrique et 11,8% un Vélib' mécanique). Comme en 2021, les Vélib' électriques sont plus fréquemment utilisés que les Vélib' mécaniques. Entre nos enquêtes 2021 et 2022, un changement de la tarification et des conditions d'utilisation de Vélib' a eu lieu¹⁶ (1^{er} août 2021), prohibant des usages à visée commerciale ou désincitant à la multiplication de courses courtes. Ces mesures ont été perçues comme ciblées contre les livreurs par une large part de médias, visant à permettre un « *ré-équilibre des usages entre les usagers du service Vélib' électrique* »¹⁷. Cela ne semble toutefois pas avoir érodé l'usage de Vélib' par les livreurs, au contraire. L'augmentation de l'usage du vélo parmi les livreurs a également été alimentée par le vélo personnel et par l'usage du service de vélos électriques en location longue durée Véligo (utilisés par 7,4% des livreurs parisiens en 2022).

En 2022, les livreurs parisiens à vélo utilisent **majoritairement des vélos mécaniques personnels** (32,9% d'entre eux), à peine plus qu'en 2021 (27,3% des livreurs à vélo avaient déclaré réaliser leur activité avec un vélo mécanique personnel). En 2022, parmi l'ensemble des livreurs, **49,4% des vélos utilisés sont des Vélib'** (électriques dans près des deux-tiers des cas). 30% des livreurs à vélo circulent avec un Vélib' électrique, soit autant qu'en 2021. Cependant en 2021, les options Swapfiets mécanique et électrique ainsi que Véligo étaient moins développées.

En 2022, **6,6% des enquêtés à vélo (Paris et Courbevoie) utilisent un Véligo¹⁸**. Cependant, ce service cherche également à interdire l'usage des vélos les livreurs. Véligo a en effet mis en place un nouveau règlement interdisant d'effectuer plus de 300 kilomètres par semaine et 70 trajets par semaine¹⁹. À l'inverse, le service Swapfiets, rendu disponible à Paris en 2021 ne souhaite pas limiter l'usage de ses vélos par des professionnels²⁰. Lors de son inscription au service de location, le livreur peut indiquer s'il souhaite utiliser son vélo plus de 1 000 kilomètres par mois ou à des fins commerciales, ajoutant 50 € par mois au prix de sa location²¹. Ce faisant, Swapfiets souhaite faire payer aux utilisateurs intensifs (a priori des livreurs) un coût supplémentaire.

¹⁵ A titre d'exemple, 7 stations Vélib' existent à Courbevoie pour une superficie de 4,17 km² contre 1 002 stations à Paris pour une superficie de 105,4 km² (en décembre 2020, selon le bilan des déplacements à Paris en 2020 : <https://www.paris.fr/pages/bilan-des-deplacements-a-paris-en-2020-8121>, consulté le 30/03/2022).

¹⁶ <https://www.velib-metropole.fr/offers#subscription> (consulté le 30/03/2022)

¹⁷ A titre d'exemple : <https://www.francebleu.fr/infos/transports/paris-le-prix-de-la-location-des-velib-electriques-augmente-a-partir-du-1er-aout-1627744722> (consulté le 30/03/2022)

<https://www.leparisien.fr/info-paris-ile-de-france-oise/transports/pourquoi-augmenter-le-tarif-des-velib-electriques-alors-queil-est-si-dur-den-trouver-un-qui-marche-06-05-2021-EXNYX5ZCGFGORA3Q2JEV6VWOUA.php> (consulté le 30/03/2022)

<https://www.marianne.net/economie/consommation/velib-a-paris-ce-changement-de-tarif-qui-cible-les-livreurs-deliveroo> (consulté le 30/03/2022)

¹⁸ Ce service a été mis en place depuis septembre 2019 par la région Ile-de-France, il s'agit d'un service de location de vélo électrique longue durée (6 mois minimum et 9 mois maximum), de 20 à 40 euros par mois en fonction du modèle loué (vélo classique, vélo triporteur, vélo bipporteur, vélo rallongé). Le but du service est de favoriser les franciliens vers l'achat d'un VAE.

¹⁹ A titre d'exemple : <https://www.bfmtv.com/paris/ile-de-france-veligo-veut-empecher-les-livreurs-d-utiliser-ses-velos-AV-20211100234.html> (consulté le 05/04/2022) ou <https://www.20minutes.fr/paris/3166027-20211105-paris-veligo-part-chasse-professionnels-location> (consulté le 05/04/2022).

²⁰ <https://www.cnews.fr/france/2021-12-19/paris-quelle-est-cette-marque-de-velo-electrique-de-plus-en-plus-plebiscitee-par> (consulté le 05/04/2022)

²¹ <https://swapfiets.fr/paris> (consulté le 06/04/2022)

De manière générale, 45,9% **des livreurs** utilisent un **véhicule partagé** le jour de l'enquête (27,9% d'entre eux sont des utilisateurs de 2RM et 69,4% des utilisateurs de vélo), c'est davantage qu'en 2021 (19% de véhicules partagés), pouvant s'expliquer par la plus grande diversité des types de véhicules partagés, notamment en location longue-durée (Véligo, Swapfiets).

La **voiture** personnelle n'est utilisée que par une faible proportion de livreurs, c'est le cas de seulement **0,4%** des livreurs en 2022, contre 6,6% en 2021. Cette diminution permet néanmoins de revenir à la proportion de livreurs utilisant leur voiture personnelle en 2020. Il n'y a pas, par ailleurs, de différence observable sur ce point entre Courbevoie et Paris. Cette différence observée entre 2021 d'une part, et 2020 et 2022 d'autre part, pourrait en partie s'expliquer par un biais de sélection pouvant réduire la part de livreurs en voiture, 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. Cependant, l'enquête 2021 a été réalisée durant la crise sanitaire du Covid-19 (contrairement à l'enquête 2020 qui a eu lieu avant, et à l'enquête 2022 qui a été menée alors que plus aucune restriction, si ce n'est le port du masque dans les transports en commun, n'était en vigueur). Lorsque l'enquête 2021 a été réalisée, les restaurants étaient fermés et un couvre-feu était en vigueur à partir de 18h. La circulation routière était donc plus apaisée lorsque les livreurs travaillaient en soirée, pouvant un expliquer un recours plus important à la voiture, mode beaucoup moins efficace et rapide dans des conditions de trafic normales à Paris.

Type de véhicule utilisé par les livreurs

	Deux-roues motorisé	Vélo partagé (mécanique et électrique)	Vélo personnel (mécanique et électrique)	Autre (trottinette, voiture)	Total
Livreurs autoentrepreneurs	79	25	26	4	134
Livreurs à autre statut	23	37	57	4	121
Livreurs en cumul d'activités	38	42	19	3	102
Etudiants livreurs	24	42	21	5	92
Livreurs salariés	9	7	8	0	24
Total	173	153	131	16	473

$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 72,76$; $\text{ddl} = 12$ (TS)

	Deux-roues motorisé	Vélo partagé (mécanique et électrique)	Vélo personnel (mécanique et électrique)	Autre (trottinette, voiture)	Total
Livreurs autoentrepreneurs	59,0%	18,7%	19,4%	0,0%	
Livreurs à autre statut	19,0%	30,6%	47,1%	3,3%	
Livreurs en cumul d'activités	37,3%	41,2%	18,6%	2,9%	
Etudiants livreurs	26,1%	45,7%	22,8%	5,4%	
Livreurs salariés	37,5%	29,2%	33,3%	0,0%	
Total	36,6%	32,3%	27,7%	3,4%	

Figure 29 : Type de véhicule utilisé par catégorie de livreurs (échantillon des livreurs pour lesquels les réponses à la question du véhicule ne sont pas invalides – n=473)

Par rapport à l'ensemble de l'échantillon, les livreurs **autoentrepreneurs** utilisent **bien plus fréquemment un deux-roues motorisé** (59% contre 36,6% pour l'ensemble de l'échantillon). Les **étudiants livreurs** utilisent plus fréquemment un **vélo partagé** que l'ensemble de l'échantillon (45,7% contre 32,3%), de même que les livreurs en cumul d'activités (41,2%). Le recours à un véhicule partagé, disponible ponctuellement, peut s'expliquer par le fait que la livraison ne constitue pas pour ces deux catégories l'unique activité. Les livreurs à autre statut utilisent plus fréquemment un vélo personnel (47,1% contre 27,7% pour l'ensemble de l'échantillon). Rappelons que l'usage de véhicules motorisés (scooter, moto, voiture) nécessite théoriquement l'obtention d'une « **licence de transport intérieur** »²² d'exercice du transport routier de marchandises.

²² Elle est nécessaire si un autoentrepreneur utilise un véhicule à moteur (scooters compris). Cela suppose d'avoir obtenu auprès de la DREAL l'autorisation d'exercer. Cela suppose de respecter l'honorabilité professionnelle, d'avoir également une capacité financière, c'est-à-dire une somme d'argent bloquée sur un compte attestant que vous êtes à bien de gérer votre entreprise, et une capacité professionnelle, c'est-à-dire une attestation indiquant que la personne a les compétences requises pour effectuer son activité de transport de marchandises. Il est possible d'obtenir cette attestation à la suite d'un examen, ou bien si la personne possède déjà un diplôme dans la gestion des transports, ou si elle a une expérience professionnelle dans la direction d'une entreprise de transport de marchandises.

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

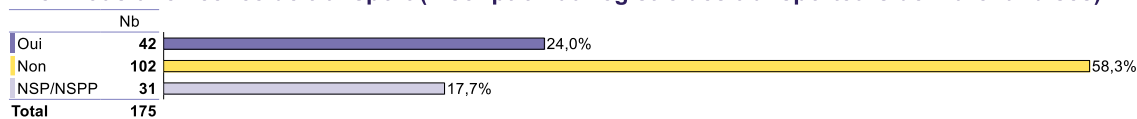


Figure 30 : Possession d’une licence selon le type de véhicule utilisé (échantillon des livreurs utilisant un véhicule motorisé et pour lesquels les réponses à la question du véhicule ne sont pas invalides – n=195)

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 de livreurs utilisant un véhicule motorisé, 24% des livreurs déclarent posséder une licence. Aucune différence significative n’est observée entre Courbevoie et Paris. 17,7% des **livreurs utilisant un véhicule motorisé n’ont pas su ou pas souhaité répondre**, ce qui pourrait être assimilé à l’absence de licence. Le caractère illégal de cette pratique peut expliquer cette proportion importante.

Comparativement à l’enquête menée en 2021, les **livreurs parisiens** circulant en deux-roues motorisé disposent **plus fréquemment d’une licence** : 29,5% contre 12,6% en 2021.

3.2. Raisons du choix du type de véhicule de livraison utilisé

Pour quelle(s) raison(s) avez-vous choisi de livrer avec ce type de véhicule ?

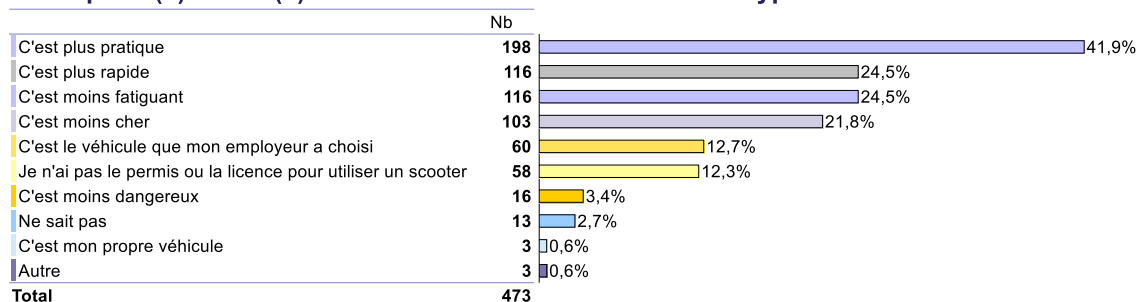


Figure 31 : Raisons du choix du type de véhicule (échantillon des livreurs pour lesquels les réponses à cette question ne sont pas invalides – n=473)

Nous avons demandé aux livreurs interrogés d’indiquer les raisons ayant guidé leur choix de véhicule. Plusieurs réponses à cette question étaient possibles et **38,3% des livreurs ont répondu à cette question en sélectionnant plusieurs modalités**.

Parmi les raisons du choix de véhicule, la **praticité** est la première caractéristique citée (citée par 41,9% des livreurs), suivie de la **rapidité** (24,5%), à égalité avec le fait qu’elle est **moins fatigante** (24,5% également). La question du coût (moins cher) arrive en quatrième position, citée par 21,8% des livreurs. Cela peut s’expliquer par la **nature de l’activité de livraison**, nécessitant une prise en main rapide des livraisons et de circuler rapidement au sein de la circulation. A **Paris**, la praticité est davantage évoquée qu’à Courbevoie, tandis qu’à Courbevoie, le fait que l’option choisie soit moins chère est davantage cité qu’à Paris. Pour les livreurs ayant répondu en utilisant plusieurs modalités (181 enquêtés), la question de la praticité a été

majoritairement citée (68%), suivie du caractère moins fatiguant (48,6%) et de la rapidité permise par l'utilisation de son véhicule (39,2%).

Si l'on croise la variable de la raison du choix du type de véhicule avec le type de véhicule choisi, les livreurs ayant déclaré avoir choisi le **vélo mécanique** comme mode de livraison ont cité en première position la **praticité** (32,9%, soit moins que l'ensemble de l'échantillon), suivie du fait que ce soit **moins cher** (30,5%, soit dans une plus grande proportion que pour l'ensemble de l'échantillon). Le fait de ne **pas avoir le permis ou la licence pour utiliser un scooter** est également cité par 26,2% des livreurs à vélo mécanique (en troisième position), davantage que par l'ensemble des livreurs).

Pour quelle(s) raison(s) avez-vous choisi de livrer avec ce type de véhicule ?
Vehicule Parmi "Vélo mécanique personnel ; Vélib' mécanique ; Swapfiets mécanique"

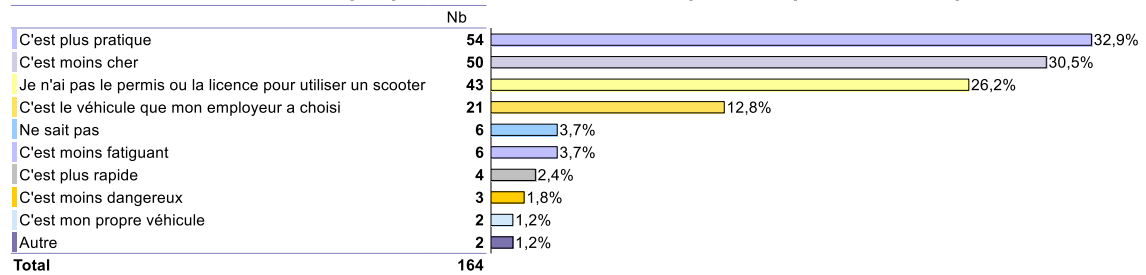


Figure 32 : Raisons du choix du type de véhicule pour les utilisateurs de vélo mécanique (échantillon des livreurs utilisant un vélo mécanique et pour lesquels les réponses à cette question ne sont pas invalides – n=164)

Les livreurs à **vélo à assistance électrique** justifient leur choix en premier lieu par la **praticité** (citée par 64,2% d'entre eux, soit bien plus que pour l'ensemble de l'échantillon), puis par le **moindre coût** (30%) et le fait que ce mode est **moins fatiguant** (19,2%, en troisième position, mais moins fréquemment cité que pour l'ensemble de l'échantillon).

Pour quelle(s) raison(s) avez-vous choisi de livrer avec ce type de véhicule ?
Vehicule Parmi "VAE personnel ; Vélib' électrique ; Véligo ; Swapfiets électrique ; Autre vélo en libre-service"

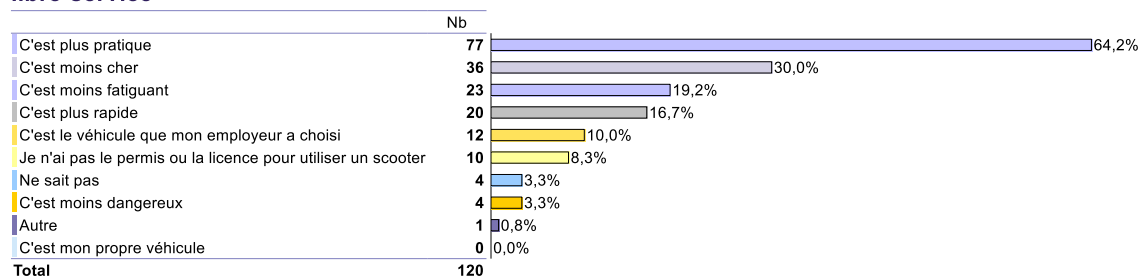


Figure 33 : Raisons du choix du type de véhicule pour les utilisateurs de vélo à assistance électrique (échantillon des livreurs utilisant un VAE et pour lesquels les réponses à cette question ne sont pas invalides – n=120)

Les livreurs utilisant un **deux-roues motorisé** mentionnent avant tout la **rapidité** de ce mode (raison la plus citée, par 64,2% d'entre eux, contre 24,5% pour l'ensemble de l'échantillon). Arrive en deuxième position le fait que ce mode est **moins fatiguant** à utiliser (mentionné par 46,8% des livreurs à deux-roues motorisé, soit bien plus que pour l'ensemble de l'échantillon), puis la **praticité** en troisième position (citée par 34,1%).

Pour quelle(s) raison(s) avez-vous choisi de livrer avec ce type de véhicule ?

Vehicule Parmi "Deux-roues motorisé thermique personnel ; Scooter en libre-service ; Deux-roues motorisé électrique personnel"

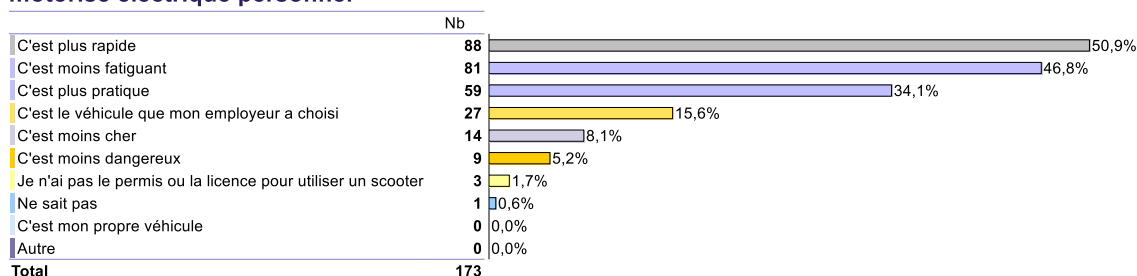


Figure 34 : Raisons du choix du type de véhicule pour les utilisateurs de deux-roues motorisé (échantillon des livreurs utilisant un 2RM et pour lesquels les réponses à cette question ne sont pas invalides – n=173)

3.3. Raisons du choix de véhicule en libre-service

Le choix d'un véhicule personnel ou d'un véhicule partagé

	Véhicule partagé	Véhicule personnel	Total
Paris	203	177	380
Courbevoie	14	79	93
Total	217	256	473

$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 44,29$; $\text{ddl} = 1$ (TS)



Figure 35 : Choix d'un véhicule personnel ou partagé à Paris et à Courbevoie (échantillon des livreurs pour lesquels les réponses à cette question ne sont pas invalides – n=473)

Au total, **un peu moins de la moitié** des livreurs (45,9%) utilisent un **véhicule partagé** le jour de l'enquête. Une différence significative est remarquée entre Courbevoie et Paris : **15,1% des livreurs courbevoisiens utilisent un véhicule partagé contre 53,4% des Parisiens**. Cela pourrait notamment s'expliquer par une offre des véhicules en libre-service plus importante à Paris qu'à Courbevoie. À titre d'exemple, seules 7 stations de Vélib' existent à Courbevoie pour une superficie de 4,17 km² contre 1 002 stations à Paris pour une superficie de 105,4 km²²³, soit une densité de 1,7 stations Vélib' par km² à Courbevoie contre 9,5 à Paris. Le loueur Swapfiets propose ses services de location aux clients domiciliés en banlieue. Toutefois, la livraison du véhicule et les services de réparation ne se font qu'à Paris intra-muros²⁴. Précisons également que les véhicules en libre-service sans station Lime ne sont pas autorisés dans Courbevoie mais le sont sur l'esplanade de la Défense. Avec Cityscoot, il est possible de traverser Courbevoie mais pas d'y laisser un scooter en fin de location.

²³ <https://www.paris.fr/pages/bilan-des-deplacements-a-paris-en-2020-8121>, (consulté le 30/03/2022).

²⁴ <https://www.leparisien.fr/info-paris-ile-de-france-oise/transports/la-location-de-velos-hollandais-debarque-a-paris-07-09-2020-8380164.php?ts=1649253957607> (consulté le 06/04/2022).

Le choix d'un véhicule personnel ou d'un véhicule partagé

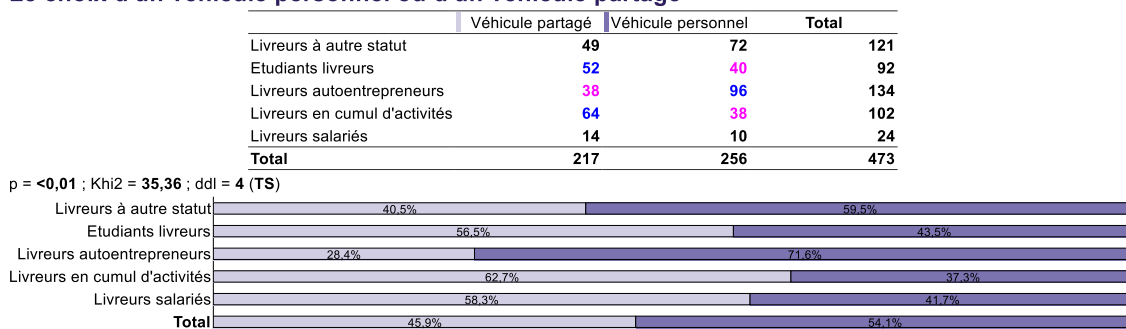


Figure 36 : Choix du type de véhicule partagé ou personnel par catégorie de livreurs (échantillon des livreurs pour lesquels les réponses à la question du véhicule ne sont pas invalides – n=473)

Par ailleurs, les **livreurs cumulant plusieurs activités professionnelles** et les **étudiants livreurs** utilisent davantage des **véhicules partagés** que l'ensemble de l'échantillon (respectivement 62,7% et 56,5% contre 45,9% pour l'ensemble de l'échantillon). Cela pourrait notamment s'expliquer par le fait que les étudiants livreurs et les livreurs en cumul d'activités consacrent moins de temps à la livraison que les autres, puisque ce n'est pas leur seule activité, et auraient moins d'intérêt à investir dans un véhicule personnel s'ils n'en n'ont pas déjà un. Ainsi s'ils ne possèdent pas de véhicule, les véhicules en partage leur permettent de réaliser leur activité. Les **livreurs autoentrepreneurs** utilisent davantage un **véhicule personnel** (71,6% contre 54,1% pour l'ensemble de l'échantillon).

Nous avons également demandé aux répondants utilisant un véhicule en libre-service le jour de l'enquête (vélo, trottinette ou scooter, situation concernant 45,9% 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 partagé pour vos livraisons ?

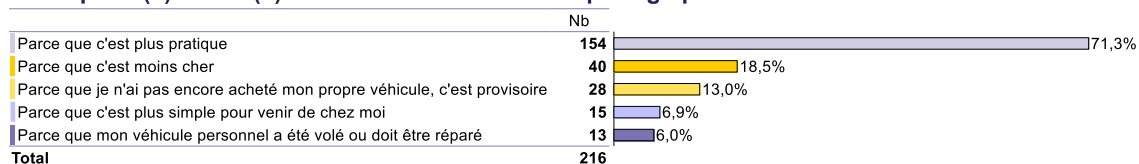


Figure 37 : Raison de l'utilisation d'un véhicule en libre-service (sous-échantillon des livreurs utilisant un Vélib' ou une trottinette en libre-service et pour lesquels les réponses à la question du véhicule ne sont pas invalides – n=216)

La raison évoquée le plus fréquemment par les livreurs pour l'usage d'un véhicule partagé est, de loin, la **praticité**, évoquée par **71,3%** des livreurs utilisant un véhicule partagé. La deuxième raison évoquée le plus fréquemment est le **coût** (« parce que c'est moins cher »), citée par 18,5% du sous-échantillon concerné. Bien que des offres de véhicules partagés comme Vélib' se révèlent très peu chères à l'usage, ce n'est donc pas la raison première pour l'usage de véhicules partagés. 13% des livreurs utilisant un véhicule partagé le jour de l'enquête expliquent que ce choix est provisoire, dans l'attente de l'achat d'un véhicule personnel. 6% utilisent cette solution car leur véhicule personnel a été volé ou doit être réparé. Au total, pour près d'un cinquième (19%) des livreurs utilisant un véhicule partagé, il s'agit d'une situation provisoire.

Comme dans l'enquête de 2021, la **praticité du véhicule en libre-service** est la raison prépondérante ici, tandis qu'il s'agit moins fréquemment d'une solution de repli ou d'une solution provisoire (ces réponses étaient respectivement choisies par 20,2% et 37,4% des enquêtés). Cela pourrait s'expliquer par une plus

grande utilisation des véhicules partagés et par une stabilisation de l'utilisation de ce type de véhicules chez les livreurs.

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 (n=500) et à Courbevoie (n=166) (cf. Méthodologie). Les modalités proposées pour le secteur de chargement (zone où ils réceptionnent les commandes) différaient entre Paris et Courbevoie.

4.1. Secteur habituel de chargement : des rayons d'activité plus importants à Paris qu'à Courbevoie

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

	Dans ce quartier uniquement	Dans tout l'Est parisien	Dans l'Est parisien et en petite couronne	Dans tout Paris intra-muros	Dans tout Paris intra-muros et en petite couronne	Total
Etudiants livreurs	34	25	14	13	11	97
Livreurs à autre statut	29	17	17	15	28	106
Livreurs autoentrepreneurs	16	32	15	29	20	112
Livreurs en cumul d'activités	25	34	11	23	26	119
Livreurs salariés	33	22	1	6	4	66
Total	137	130	58	86	89	500

$p = <0,01$; $Khi2 = 60,36$; $ddl = 16$ (TS)

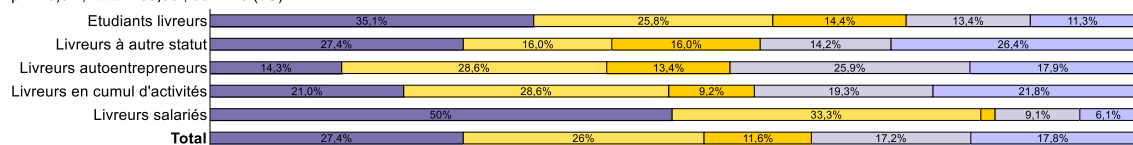


Figure 38 : Secteur habituel de chargement des livreurs parisiens (zone où ils réceptionnent les commandes) par catégorie (échantillon total – n=500)

Les **livreurs parisiens** ont été interrogés dans le **nord et l'est parisien**. Parmi eux, **27,4%** des livreurs livrent **uniquement dans le même quartier** que celui dans lequel ils ont été interrogés lors de l'enquête, c'est davantage qu'en 2021, où 17% des livreurs parisiens avaient déclaré livrer uniquement dans le même quartier. **26%** réceptionnent le plus souvent leurs commandes **dans tout l'est parisien** (27% en 2021, stabilité). Seuls 17,2% ont un secteur étendu à tout Paris intra-muros, poursuivant une tendance amorcée en 2020 et 2021, puisqu'en 2020 ils étaient la moitié et en 2021 un tiers à réceptionner des commandes dans tout Paris. Cela pourrait supposer un **resserrement des lieux de chargement à l'échelle de chaque livreur** depuis 2 ans. Les livreurs parisiens ont toutefois un secteur de travail relativement étendu, puisque près de **30% des livreurs travaillent également en petite couronne** (ils sont 9,2% à travailler dans l'est parisien et en petite couronne et 17,8% à travailler dans tout Paris et en petite couronne et 2,9% en petite couronne), c'est davantage qu'en 2021, où cette situation concernait près de 20% des livreurs parisiens (toutes modalités comprenant la petite couronne confondues).

Les livreurs **autoentrepreneurs** ont un **rayon d'activité plus étendu** que l'ensemble des livreurs. Rappelons à ce titre qu'ils utilisent plus fréquemment un deux-roues motorisé (c'est le cas de 58,6% d'entre eux). 28,6% d'entre eux livrent dans tout l'est parisien et 25,9% dans tout Paris intra-muros. Ils livrent alors moins souvent uniquement dans le quartier du lieu d'enquête (14,3%). 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. Ils utilisent également davantage les deux roues-motorisés (43,4%). À l'inverse, les **livreurs salariés** ont un **rayon d'action plus resserré** : 50% livrent uniquement dans le quartier où ils ont été

interrogés, et seulement 9,1% étendent leurs livraisons à tout Paris, et une proportion marginale se rend en petite couronne.

Comparativement à l'enquête de 2021, les livreurs salariés livrent davantage uniquement dans le quartier où ils ont été interrogés, alors que leur utilisation du deux-roues motorisé a progressé.

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

	A Courbevoie uniquement	Uniquement à Courbevoie et dans Paris intra-muros	Dans la banlieue ouest et dans Paris intra-muros	Total
Etudiants livreurs	12	3	5	20
Livreurs à autre statut	18	17	6	41
Livreurs autoentrepreneurs	7	9	17	33
Livreurs en cumul d'activités	9	11	4	24
Livreurs salariés	33	1	14	48
Total	79	41	46	166

$p = <0,01$; $Khi2 = 40,84$; $ddl = 8$ (TS)

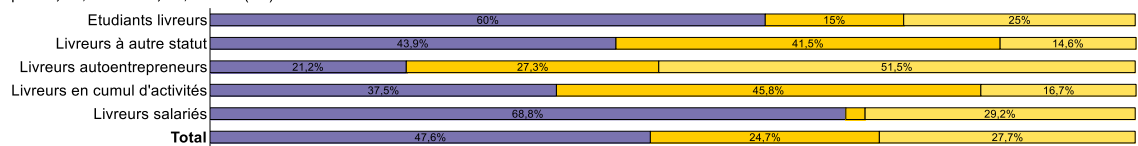


Figure 39 : Secteur habituel de chargement des livreurs courbevoisiens (zone où ils réceptionnent les commandes) par catégorie (échantillon total – n=166)

Les **livreurs courbevoisiens** ont été enquêtés en **cinq points d'enquête distincts à Courbevoie**. Parmi ces derniers, presque la **moitié (47,6%)** a un secteur de chargement habituellement **limité à la commune de Courbevoie**. 24,7% d'entre eux livrent à Courbevoie et dans Paris intra-muros, tandis que près d'un tiers livrent dans la banlieue ouest et dans Paris intra-muros (respectivement 7,8% dans la banlieue ouest et dans Paris intra-muros et 19,9% dans la banlieue ouest). On observe que le secteur de travail d'une majorité des livreurs courbevoisiens est significativement plus restreint que celui des livreurs parisiens.

De la même manière que pour les livreurs parisiens, ce sont les **livreurs salariés** qui ont le **secteur de livraison le plus restreint** à Courbevoie : 68,8% livrent uniquement à Courbevoie, tandis que les **livreurs autoentrepreneurs** ont un **rayon d'activité plus large que l'ensemble des livreurs**. Les **étudiants livreurs** ont également une zone de livraison assez resserrée : 60% d'entre eux livrent à Courbevoie uniquement.

Notons que certaines plateformes communiquent aux livreurs des informations sur la concentration spatiale des demandes, afin de les inciter à se rendre dans certaines zones. Deliveroo propose ainsi une « cartographie de la demande », selon trois niveaux d'intensité, à ses livreurs²⁵. 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 parisiens et courbevoisiens.

²⁵ <https://riders.deliveroo.fr/fr/decouvrez-la-cartographie-de-la-demande> (consulté le 30/03/2022)

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 ?

	En utilisant le véhicule que j'utilise pour mes livraisons sur tout le trajet	En TC avec le véhicule que j'utilise pour mes livraisons	En TC sans le véhicule que utilise pour mes livraisons	En voiture/utilitaire. A pied. Autre	Total
Livreurs à autre statut	67	37	32	11	147
Livreurs autoentrepreneurs	104	17	19	5	145
Livreurs en cumul d'activités	80	30	24	9	143
Etudiants livreurs	54	28	28	7	117
Livreurs salariés	67	38	8	1	114
Total	372	150	111	33	666

p = <0,01 ; Khi2 = 46,22 ; ddl = 12 (TS)

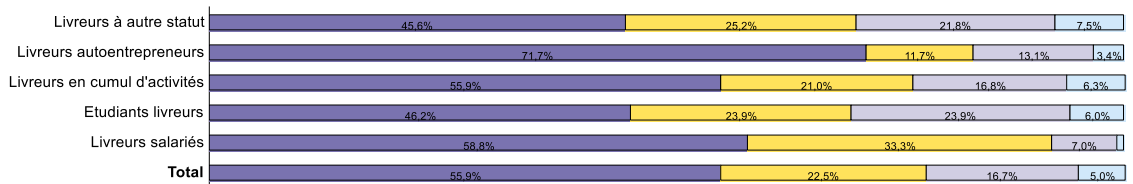


Figure 40 : Mode d'accès à la zone de chargement en fonction du véhicule utilisé (échantillon total – n=666)²⁶

Plus de la **moitié** des livreurs (55,9%) 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 54,1% des livreurs utilisent un véhicule personnel. Cette proportion s'élève à 84,9% à Courbevoie, pour 46,6% à Paris. Près de 40% des livreurs se rendent sur leur zone de chargement **en transports en commun**. Plus précisément, **22,5%** des livreurs s'y rendent **en transport en commun avec le véhicule qu'ils utilisent pour livrer**, avec une trottinette personnelle pour la majorité d'entre eux (65,1%) en lien avec la compacité de ce véhicule. 16,7% 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 livraison est le plus souvent un vélo en libre-service et, plus rarement, un deux-roues motorisé en libre-service. Cette dernière pratique est plus répandue chez les livreurs parisiens : ils sont 20,8% à avoir déclaré se rendre en transports en commun sur leur zone de chargement sans le véhicule qu'ils utilisent pour leurs livraisons, contre 4,2% à Courbevoie. Cela peut s'expliquer en partie car les livreurs parisiens utilisent davantage des véhicules partagés que les livreurs courbevoisiens. Enfin, 4,9% des livreurs se rendent sur leur zone de chargement à pied, et une part infime d'entre eux en voiture. La quasi-totalité des livreurs à deux-roues motorisé l'utilisent pour se rendre sur leur zone de chargement.

Plus de la **moitié** des livreurs utilisant le **même véhicule pour aller travailler et pour effectuer leurs livraisons** se déplace avec un **véhicule personnel**, et environ un cinquième d'entre eux prend les transports en commun avec ce même véhicule.

Comparativement à l'enquête menée en 2021, les livreurs parisiens utilisent davantage **les transports en commun avec le véhicule qu'ils utilisent pour leurs livraisons**. Par ailleurs, ils se déplacent moins avec le véhicule qu'ils utilisent ensuite pour leurs livraisons. La part des livreurs se rendant sur leur zone de chargement à vélo mécanique personnel a progressé par rapport à 2021.

²⁶ Dans le cadre de l'analyse de cette question les catégories « à pied » (n=27), « voiture » (n=4) et « autre » (n=2) ont été regroupées.

b) Un temps d'accès moyen d'un peu plus d'un quart d'heure

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

	Moins de 10 minutes	De 10 minutes à 14 minutes	De 15 minutes à 19 minutes	De 20 minutes à 29 minutes	De 30 minutes à 39 minutes	40 minutes et plus	Total
Livreurs à autre statut	17	42	42	28	10	8	147
Livreurs autoentrepreneurs	21	61	34	15	8	6	145
Livreurs en cumul d'activités	20	38	30	36	10	9	143
Etudiants livreurs	11	25	30	34	7	10	117
Livreurs salariés	29	20	15	26	13	11	114
Total	98	186	151	139	48	44	666

p = <0,01 ; Khi2 = 57,12 ; ddl = 20 (TS)

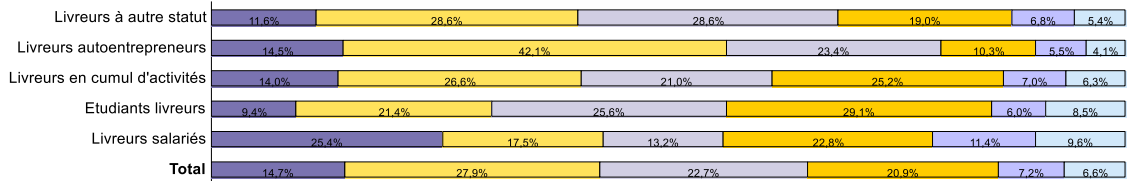


Figure 41 : Temps d'accès à la zone de chargement en fonction du mode d'accès (échantillon total – n=666)

Les livreurs mettent **en moyenne 17 minutes** pour se rendre sur leur zone de chargement depuis leur domicile (médiane de 17 minutes), contre **22 minutes** en 2021. 14,7% des livreurs mettent moins de 10 minutes pour y accéder, la moitié entre 10 et 20 minutes et 20,9 % entre 20 et 30 minutes. Les **temps d'accès aux zones de chargement sont légèrement plus courts à Courbevoie qu'à Paris** : plus de la moitié des livreurs courbevoisiens mettent moins de 15 minutes pour accéder à leur secteur de livraison, contre 37,4% pour les livreurs parisiens. Cela est à mettre en lien avec le secteur d'activité plus resserré des livreurs courbevoisiens par rapport aux livreurs parisiens.

On peut observer une **légère diminution des temps d'accès aux secteurs de chargement** depuis 2021. En effet, le temps d'accès moyen en 2021 était de 22 minutes (médiane de 20 minutes). En 2022, deux tiers des livreurs parisiens (61,6%) ont déclaré mettre moins de 20 minutes à se rendre sur leurs zones de chargement depuis leurs domiciles, c'était le cas de 47,6% des livreurs parisiens en 2021.

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).

4.3. Des livraisons aussi bien au domicile des clients que sur leur lieu de travail

En général livez-vous plus souvent des clients à leur domicile ou sur leur lieu de travail ?

	Aussi bien au domicile que sur le lieu de travail	Plus souvent au domicile	Plus souvent sur le lieu de travail	Total
Etudiants livreurs	70	34	13	117
Livreurs à autre statut	97	35	15	147
Livreurs autoentrepreneurs	94	40	11	145
Livreurs en cumul d'activités	107	19	17	143
Livreurs salariés	94	10	10	114
Total	462	138	66	666

$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 26,89$; $\text{ddl} = 8$ (TS)

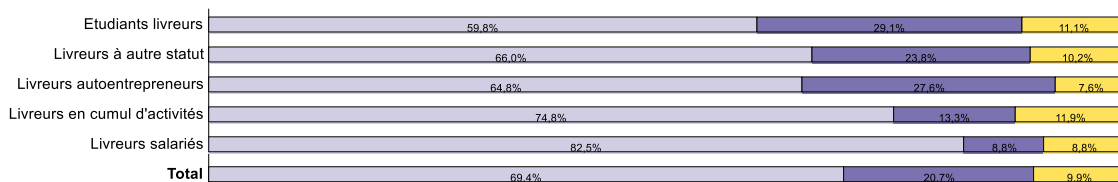


Figure 42 : Typologie de destination des livreurs enquêtés (n =666)²⁷

La grande majorité des livreurs enquêtés déclare livrer **les clients aussi bien à leur domicile que sur leur lieu de travail** (près de 70% d'entre eux). 20,7% des livreurs livrent plus souvent au domicile de leurs clients, contre 9,9% plus souvent sur le lieu de travail des clients. Il n'y a pas de différence significative entre Paris et Courbevoie concernant la typologie de destination des livreurs.

On peut remarquer une certaine tendance des plateformes à **diversifier leurs offres de livraison** aux entreprises. En effet, certaines plateformes, comme Uber Eats, Deliveroo ou Just Eat proposent des modalités de livraison spécifiques pour professionnels²⁸. Il ne s'agit toutefois pas d'une tendance majeure à l'échelle des typologies de destination des livreurs enquêtés en 2022.

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.

²⁷ Dans le cadre de l'analyse de cette question, les catégories « aussi bien au domicile que sur le lieu de travail » et « ne sait pas » ont été combinées. 14 enquêtés ont répondu ne pas savoir à cette question.

²⁸ Par exemple : <https://www.uber.com/fr/fr/business/solutions/eats/overview/> ; <https://www.neorestauraton.com/article/etude-la-livraison-de-repas-en-entreprise-a-l-epreuve-du-teletravail,63116> (consulté le 07/04/2022)

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

Combien de kilomètres faisait votre dernière livraison pour une plateforme ?

	Moins de 2,00 kilomètres	De 2,00 kilomètres à 3,00 kilomètres	De 3,00 kilomètres à 4,00 kilomètres	De 4,00 kilomètres à 5,00 kilomètres	5,00 kilomètres et plus	Total
Etudiants livreurs	21	31	31	15	19	117
Livreurs à autre statut	28	58	26	9	26	147
Livreurs autoentrepreneurs	18	34	41	19	33	145
Livreurs en cumul d'activités	12	44	42	20	25	143
Livreurs salariés	6	51	22	13	22	114
Total	85	218	162	76	125	666

$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 39,99$; $\text{ddl} = 16$ (TS)

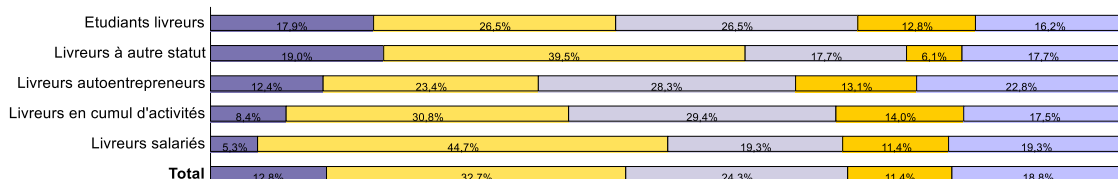


Figure 43 : Distance de la dernière livraison par catégorie de livreurs (sous-échantillon des livreurs utilisant un véhicule individuel – n=666)

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 km** (avec une médiane de 3 km également). Les dernières livraisons sont donc essentiellement des livraisons courtes, **85,7%** d'entre elles ayant une distance de **moins de 5 km** et même 45,5% ayant une distance de moins de 3 km. Les dernières livraisons des enquêtés sont **plus courtes à Courbevoie** qu'à Paris, en lien avec le secteur d'activité plus resserré comme vu précédemment. 62,1% des dernières courses des livreurs courbevoisiens ont une distance de moins de 3 km, contre 40% pour les livreurs parisiens. La distance des courses parisiennes est restée **stable** entre 2021 et 2022.

Distance de la dernière course et véhicule utilisé pour la livraison

	Moins de 2,00 km	De 2,00 km à 3,00 km	De 3,00 km à 4,00 km	De 4,00 km à 5,00 km	5,00 km et plus	Total
Deux-roues motorisé	17	38	44	25	49	173
Vélo à assistance électrique	8	38	37	13	24	120
Vélo mécanique	50	67	30	7	10	164
Autre (trottinette, voiture)	8	4	3	1	0	16
Total	83	147	114	46	83	473

$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 90,23$; $\text{ddl} = 12$ (TS)

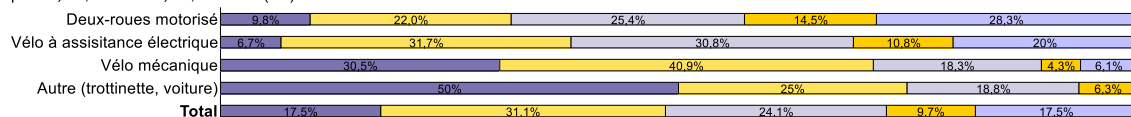


Figure 44 : Distance de la dernière course et véhicule utilisé pour la livraison (échantillon des livreurs pour lesquels les réponses à la question du véhicule ne sont pas invalides – n=473)

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 quelles que soient ses modalités d'utilisation (véhicule personnel ou partagé). Pour cette question, nous avons exclu les observations considérées comme invalides du point de vue du véhicule utilisé. La distance des courses apparaît alors corrélée à la motorisation du véhicule. Les **courses effectuées en deux-roues motorisé** sont **les plus longues** (42,8% faisant 4 km ou plus), suivies de celles effectuées avec un VAE (30,8% de courses de 4 km ou plus). Les

courses réalisées avec un vélo mécanique concernant des distances plus courtes : seules 10,4% d'entre elles font 4 km ou plus. Il y a donc un lien entre motorisation du véhicule et distance des courses.

5.2. Volume d'activité des livreurs

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

Combien de jours livrez-vous par semaine en moyenne ?

	Moins de 5 j/semaine	5 j/semaine	6 j/semaine	7 j/semaine	Total
Livreurs à autre statut	6	30	83	28	147
Livreurs autoentrepreneurs	3	26	102	14	145
Livreurs en cumul d'activités	40	50	41	12	143
Etudiants livreurs	56	35	22	4	117
Livreurs salariés	10	51	42	11	114
Total	115	192	290	69	666

$p = 0,00$; $\text{Khi}^2 = 204,64$; $\text{ddl} = 12$ (TS)

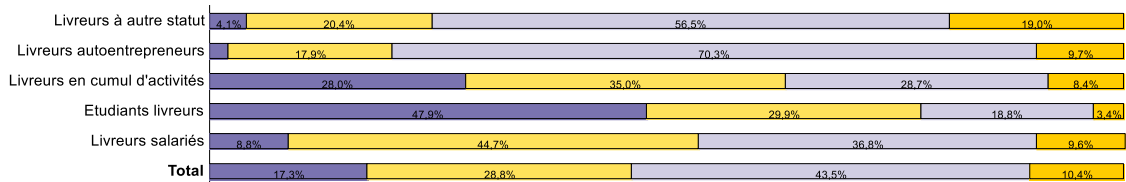


Figure 45 : Nombre moyen de jours de livraison hebdomadaire par catégorie de livreurs (échantillon total – n=666)

Près des trois quarts des livreurs travaillent entre cinq et six jours par semaine (28,8% 5j/7 et 43,5% 6 j/7), et un livreur sur dix (10,4%) travaille jusqu'à 7j/7. Aucune différence significative n'est observée entre Courbevoie et Paris. Aucun des quelques 666 livreurs interrogés ne travaillent qu'un, deux ou trois jours par semaine, et ceux travaillant quatre jours par semaine sont minoritaires (7,1%). **Plus de la moitié des livreurs travaille six jours par semaine ou plus**, s'éloignant ainsi des standards de la population active en matière de repos hebdomadaire. Le nombre moyen de jours travaillés est similaire à 2021 : 53,9% des livreurs travaillent six jours par semaine ou plus en 2022 et 56,6% en 2021.

Des différences sont 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 : 80% d'entre eux livrent au moins six jours sur sept (contre 53,9% pour l'ensemble des livreurs). 19,0% des livreurs à autre statut travaillent sept jours sur sept, contre 10,4% pour l'ensemble de l'échantillon. 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 28,7% à livrer 6 j/7 et 8,4% 7j/7 ; les étudiants ne sont que 18,8% à livrer 6j/7 et 3,4% 7j/7. 46,4% des livreurs salariés travaillent plus de cinq jours par semaine.

b) Temps de travail par jour de livraison : une moyenne proche de 8h30 par jour

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

	Moins de 6 heures par jour	6 heures par jour	7 heures par jour	8 heures par jour	9 heures par jour et plus	Total
Etudiants livreurs	19	20	12	23	43	117
Livreurs à autre statut	2	3	31	50	61	147
Livreurs autoentrepreneurs	2	5	14	47	77	145
Livreurs en cumul d'activités	6	19	23	27	68	143
Livreurs salariés	3	4	2	16	89	114
Total	32	51	82	163	338	666

$p = 0,00$; $\text{Khi}^2 = 135,56$; $\text{ddl} = 16$ (TS)

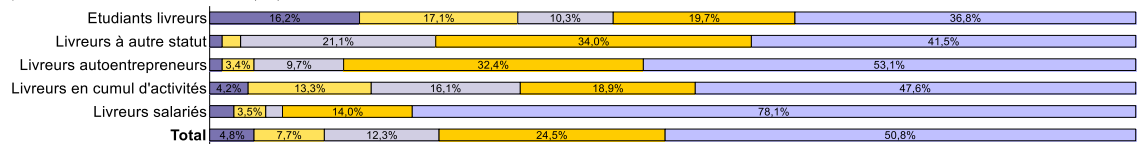


Figure 46 : Nombre moyen d'heures de travail quotidiennes par catégorie de livreurs (échantillon total – n=666)

En **moyenne**, les livreurs travaillent environ **8h25 par jour**, la médiane étant de 9 heures de livraison quotidiennes. Le temps passé à livrer par journée de travail est cependant très variable, pouvant aller de 3 heures à un maximum indiqué de 14 heures par jour. Il n'y a pas de différence significative entre Courbevoie et Paris. Une **tendance à l'allongement de la durée moyenne de travail par jour, comparativement à l'enquête de de 2021**.

Ce temps varie selon les catégories de livreurs, les **livreurs salariés** constituant le groupe avec le **temps de travail quotidien le plus important** : ils travaillent en moyenne 8h56 par jour, 78,1% de cette catégorie travaillent plus de 9 heures par jour. Les étudiants et les livreurs en cumul d'activités, malgré le fait d'avoir une activité en parallèle de la livraison travaillent respectivement 7h41 et 8h20 par jour en moyenne. L'ensemble des catégories de livreurs travaillent davantage que les livreurs enquêtés en 2021.

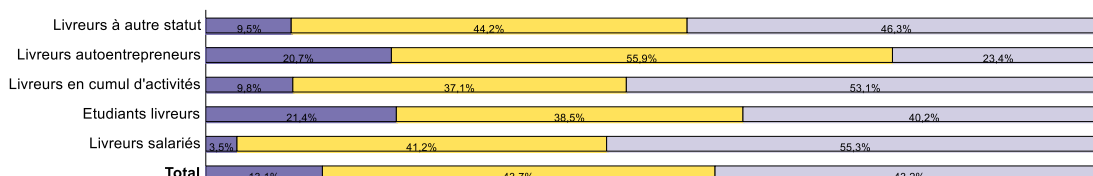
Par ailleurs, les livreurs travaillant 8h et plus par jour sont également plus nombreux à travailler six ou sept jours par semaine : 58,9% des livreurs travaillant 8h et plus par jour travaillent six ou sept jours par semaine contre 38,8% des autres livreurs.

c) Une vingtaine de livraisons par jour en moyenne

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

	Moins de 10 livraisons	De 10 livraisons à 19 livraisons	20 livraisons et plus	Total
Livreurs à autre statut	14	65	68	147
Livreurs autoentrepreneurs	30	81	34	145
Livreurs en cumul d'activités	14	53	76	143
Etudiants livreurs	25	45	47	117
Livreurs salariés	4	47	63	114
Total	87	291	288	666

p = <0,01 ; Khi2 = 51,19 ; ddl = 8 (TS)



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

	Moins de 10 livraisons	De 10 livraisons à 14 livraisons	De 15 livraisons à 19 livraisons	De 20 livraisons à 24 livraisons	25 livraisons et plus	Total
Livreurs à autre statut	14	22	43	35	33	147
Livreurs autoentrepreneurs	30	52	29	16	18	145
Livreurs en cumul d'activités	14	16	37	31	45	143
Etudiants livreurs	25	23	22	13	34	117
Livreurs salariés	4	6	41	45	18	114
Total	87	119	172	140	148	666

p = 0,00 ; Khi2 = 121,16 ; ddl = 16 (TS)

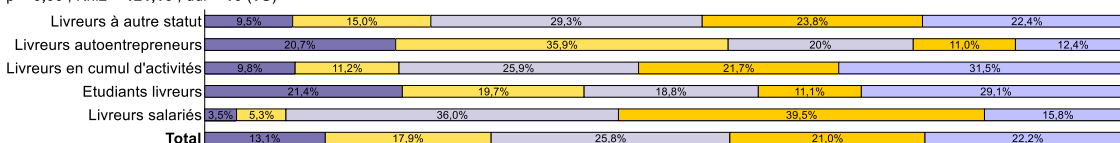


Figure 47 : Nombre moyen de livraisons quotidiennes par catégorie de livreurs (échantillon total – n=666)

Les livreurs effectuent en moyenne **20 livraisons par jour** (médiane de 18 livraisons), c'est un peu plus qu'en 2021, où les enquêtés effectuaient en moyenne 18 livraisons par jour (médiane de 15 livraisons quotidiennes). Aucune différence significative entre Paris et Courbevoie n'apparaît ici. **Près des deux tiers** des livreurs (64,7%) effectuent **entre 10 et 25 livraisons** à la journée. Seuls 13,1% d'entre eux réalisent moins de 10 livraisons par jour de travail et 22,2% en effectuent plus de 20. Le nombre de livraisons par jour (si l'on regarde la médiane et la répartition par tranches de nombre de livraisons) apparaît **nettement plus important que dans l'enquête 2021, où il était déjà plus important qu'en 2020**. Ces enquêtes recensaient respectivement que 36% (2021) et 10% (2020) de livreurs effectuaient plus de 20 livraisons par jour, contre 43,2% en 2022, et 16,1% (2021) et 30% (2020) de livreurs en effectuant moins de 10 (contre 13,1% ici).

Ce sont les **livreurs salariés** qui effectuent **le plus de livraisons** à la journée : 55,3% d'entre eux effectuent plus de 20 livraisons par jour, avec une moyenne de 21 livraisons par jour travaillé (médiane de 20). Les autres catégories livrent en moyenne autour de 20 commandes par jour, mis à part les autoentrepreneurs qui réalisent en moyenne 16 livraisons par jour travaillé (médiane de 13). Ce sont les livreurs autoentrepreneurs et les livreurs étudiants qui réalisent le moins de courses, environ 20% d'entre eux réalisent moins de 10 livraisons par jour. Comparativement aux livreurs enquêtés en 2021, on remarque une **augmentation du nombre de livraisons par jour**, notamment chez les catégories des **étudiants livreurs** : 40,2% d'entre eux effectuent plus de 20 livraisons, contre 28,7% en 2021.

Si l'on rapporte le nombre de courses effectuées par jour travaillé au nombre d'heures de travail par jour un livreur effectue **en moyenne 2,4 courses par heure**. Cette moyenne était de 2,9 en 2021. Par rapport à 2021, il y aurait donc eu une diminution du nombre horaire de courses, qui pourrait être expliqué par des difficultés plus importantes à trouver des courses (pas assez de courses par rapport au nombre de livreurs) ou par des courses plus longues en termes de temps (la distance des courses n'a pas évolué entre 2021 et 2022).

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 livreur²⁹. Ainsi, en moyenne, un livreur effectuerait 455 courses par mois. Les autoentrepreneurs effectuent en moyenne 396 courses par mois, les livreurs salariés 491 courses, les livreurs à autre statut 507 courses, les livreurs en cumul d'activités professionnelles 482 courses et les étudiants livreurs 383 courses.

d) Une distance parcourue par jour plus importante parmi les livreurs salariés et les autoentrepreneurs

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

	Moins de 20	De 20 à 29	De 30 à 39	De 40 à 59	60 et plus	Total
Livreurs à autre statut	60	19	13	38	17	147
Livreurs autoentrepreneurs	21	15	22	48	39	145
Livreurs en cumul d'activités	26	18	18	68	13	143
Etudiants livreurs	28	14	21	47	7	117
Livreurs salariés	2	8	14	89	1	114
Total	137	74	88	290	77	666

p = 0,00 ; Khi2 = 150,70 ; ddl = 16 (TS)

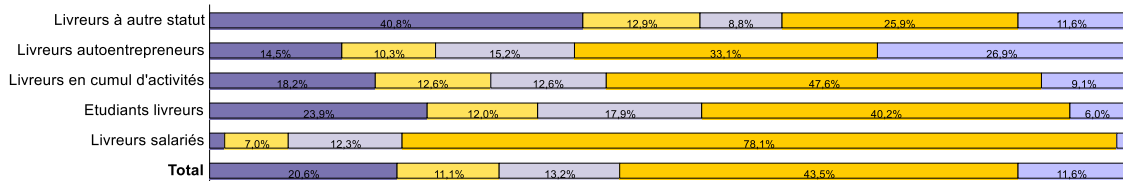


Figure 48 : Nombre moyen de kilomètres quotidiens par catégorie de livreurs (échantillon total – n=666)

En **moyenne**, les livreurs parcourent **36,7 km** chaque jour où ils livrent (médiane à 40 km quotidiens). 23,4% d'entre eux effectuent entre 20 et 40 km par jour de livraison, 43,5% entre 40 et 60 km et près de 10% plus de 60 km. Les livreurs travaillant à Courbevoie semblent parcourir moins de kilomètres par jour que les livreurs parisiens, puisque 39,8% d'entre eux ont déclaré parcourir moins de 20 kilomètres par jour, contre 14,2% des livreurs parisiens. La part des livreurs effectuant entre 40 et 60 km par jour a augmenté entre 2021 et 2022, passant de 23,8% à 43,5%. Cependant, le nombre moyen de kilomètres parcourus par jour de livraison a légèrement diminué, passant de 41,6km en 2021 à 36,7km en 2022.

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 et livreurs à autre statut), nous pouvons observer que les catégories qui parcourent les **distances les plus importantes** (par jour travaillé) sont celles des **salariés** (ils sont 78,1% à parcourir plus de 40 km, avec une distance moyenne journalière de 42 km, avec une médiane de 45 km) et des autoentrepreneurs (dont 60% parcourent plus de 40 km quotidiens et 24,8% plus de 60 km par jour, avec une moyenne de 42,5 km et une médiane de 45 km). La catégorie des livreurs à autre statut est celle qui

²⁹ Nombre de courses par mois = ((Nombre moyen de courses par jour * Nombre moyen de jours de livraison par semaine) / 7)*30

parcoure les plus faibles distances, combiné à un nombre de courses peu élevé et une utilisation bien plus faible du deux-roues motorisé que les autres catégories.

Par ailleurs, les **livreurs parisiens** effectuent **davantage de kilomètres** que les livreurs courbevoisiens les jours où ils livrent : 57,8% des livreurs parcourent plus de 40 km par jour, contre 47% des livreurs courbevoisiens.

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

	Moins de 20	De 20 à 29	De 30 à 39	De 40 à 59	De 60 à 79	80 et plus	Total
Paris	71	66	74	220	58	11	500
Courbevoie	66	8	14	70	7	1	166
Total	137	74	88	290	65	12	666

$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 60,10$; $\text{ddl} = 5$ (TS)

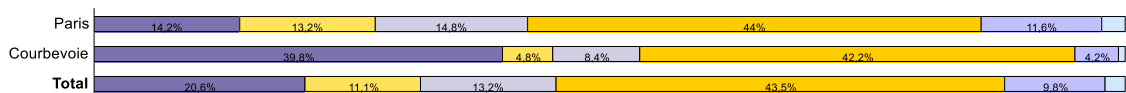


Figure 49 : Nombre moyen de kilomètres quotidiens des livreurs enquêtés à Paris et des livreurs enquêtés à Courbevoie (n=666)

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 2,24 km par livraison, pour une médiane de 2 km. Cette distance est inférieure à la distance moyenne déclarée pour la dernière livraison réalisée par les livreurs enquêtés (moyenne et médiane de 3 km). Cette différence pourrait s'expliquer par une difficulté à se représenter avec précision le nombre de kilomètres parcourus un jour de livraisons 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 ?

	Moins de 1 000€ par mois	Entre 1 000 et 1 500€ par mois	Plus de 1500 € par mois	Total
Etudiants livreurs	48	65	4	117
Livreurs à autre statut	26	92	29	147
Livreurs autoentrepreneurs	24	69	51	144
Livreurs en cumul d'activités	36	85	22	143
Livreurs salariés	10	94	10	114
Total	144	405	116	665

$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 91,47$; $\text{ddl} = 8$ (TS)

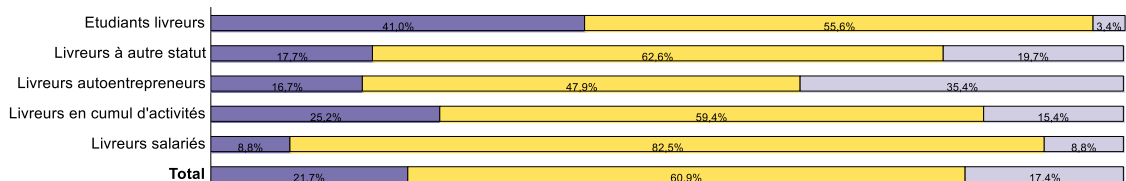


Figure 50 : Rémunération mensuelle issue de l'activité de livraison par catégorie de livreurs (échantillon des livreurs ayant accepté d'indiquer leurs revenus – n=665³⁰)

Interrogés sur les revenus issus de leur activité de livreur, la quasi-totalité des livreurs a accepté de répondre par tranche de revenus (seul un enquêté a refusé de répondre). Concernant la rémunération des livreurs, aucune différence significative n'est remarquée entre les livreurs parisiens et courbevoisiens. La très grande majorité des livreurs (**82,6%**) gagne **moins de 1 500€ par mois** grâce à cette activité : 21,7% moins de 1 000€ par mois et 60,9% entre 1 000 et 1 500€ par mois. Seuls 2,9% 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 2022 à 1 603,12€ mensuels bruts³¹. 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 204 heures par mois (soit près de 48 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**.

Les revenus par tranches des livreurs sont similaires entre 2021 et 2022 (environ 80% gagnent moins de 1 500€ par mois). En revanche, le temps de travail des livreurs a augmenté en un an, suggérant une **érosion de leurs revenus horaires**. Comparativement à l'enquête menée en 2021, les livreurs (toutes catégories confondues) semblent travailler davantage pour la même tranche de revenus, notamment pour les livreurs gagnant moins de 1 000 € par mois et entre 1 000€ et 1 500 € par mois (soit 82,6% des livreurs). Les livreurs gagnant moins de 1 000 € par mois travaillent en moyenne 156 heures par mois (médiane de 137 heures), contre 136 heures en 2021 (médiane de 129 heures). Les livreurs qui gagnent entre 1 000 et 1 500 €

³⁰ Seul un livreur n'a pas souhaité se prononcer au sujet de sa rémunération. Pour le traitement de cette question, les catégories « Entre 1 500 et 2 000€ » (14,6% de l'échantillon) et « Plus de 2 000 € » (2,9% de l'échantillon) ont été regroupées car elles rassemblaient trop peu de répondants.

³¹ <https://www.service-public.fr/particuliers/actualites/A15379> (consulté le 01/04/2022)

travaillent 204 heures en moyenne (médiane de 192 heures), contre 171 heures en 2021 (médiane de 171 heures). Au-delà de 1 500 € gagnés par mois, le nombre d'heures travaillées par mois est similaire à 2021.

Nombre mensuel moyen d'heures travaillées par livreurs par catégories de revenus

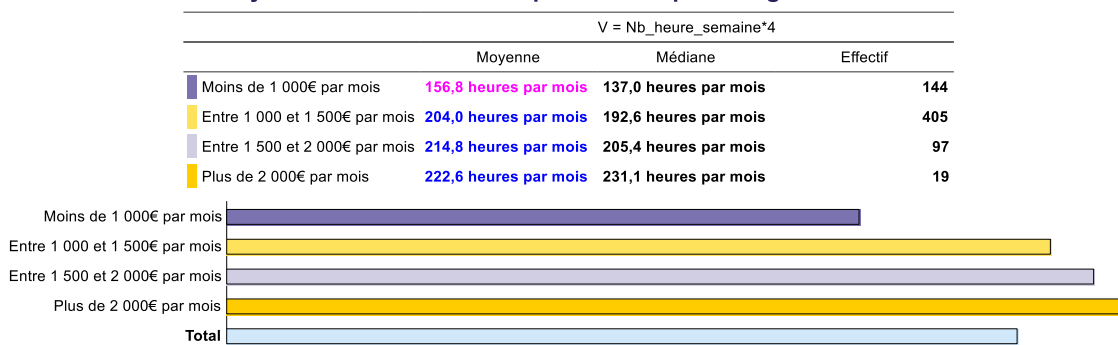


Figure 51 : Nombre mensuel moyen d'heures travaillées par les livreurs par catégories de revenus (échantillon des livreurs ayant accepté d'indiquer leurs revenus – n=665)³²

Les **livreurs salariés** sont moins nombreux à déclarer de bas revenus (8,8% déclarent moins de 1 000€ par mois et 60,9% entre 1 000€ et 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, mais l'enquête montre qu'ils travaillent également plus). D'autre part les livreurs autoentrepreneurs sont 35,9% à déclarer gagner plus de 1 500€ par mois, contre 17,5% pour l'ensemble de l'échantillon. 25,2% des livreurs en cumul d'activités professionnelles gagnent moins de 1 000€ par mois avec la livraison et 59,4% entre 1 000 et 1 500€ par mois. Concernant les étudiants, 41% gagnent moins de 1 000€ grâce aux livraisons et 55,6% entre 1 000 et 1 500€, 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 et qu'ils y consacrent moins de temps que les autres catégories.

Le revenu des livreurs apparaît logiquement corrélé à leur volume d'activité. Un croisement entre la variable « revenus » et 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, 69% 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 4,6% 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. Une même corrélation pouvait être observée dans l'enquête de 2021.

³² Seul un livreur n'a pas souhaité se prononcer au sujet de sa rémunération. Pour le traitement de cette question, les catégories « Entre 1 500 et 2 000€ » (14,6% de l'échantillon) et « Plus de 2 000€ » (2,9% de l'échantillon) ont été regroupées.

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, sauf pour certains statuts de livreurs qui peuvent avoir un salaire fixe prenant en compte le temps d'attente entre deux courses.

Par exemple, 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 29/09/2019³³). 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)³⁴, 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 distance³⁵ (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 »³⁶, 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 (prime kilométrique variant de 0,5€ à 1,5€/km). Enfin, Just Eat, qui annonce désormais embaucher des livreurs en CDI, affirme proposer un salaire équivalent à 10,30€/h³⁷. 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 semaines³⁸ et

³³ <https://www.uber.com/fr/blog/nouvelle-tarification-eats/> (consulté le 04/07/2022)

³⁴ <https://www.franceinter.fr/les-nouveaux-tarifs-deliveroo-font-sortir-les-livreurs-a-velo-de-leurs-gonds> (consulté le 01/04/2022)

³⁵ <https://lescoursiersfrancais.fr/comparatif/> (consulté le 01/04/2022)

³⁶ <https://riders.deliveroo.fr/fr/news/condition-tarifaire-exceptionnelle> (consulté le 01/04/2022) et <https://riders.deliveroo.fr/fr/conditions-tarifaires-exceptionnelles-pour-les-livreurs-partenaires> (consulté le 01/04/2022).

³⁷ <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 04/07/2022)

³⁸ <https://riders.deliveroo.fr/fr/conditions-tarifaires-exceptionnelles-pour-les-livreurs-partenaires> (consulté le 01/04/2022)

Uber Eats toutes les semaines³⁹, avec dans les deux cas possibilité de choisir une option « virement quotidien » ou à la demande.

À noter qu'à partir du 1^{er} mars 2022⁴⁰, les plateformes de livraison à vélo ou à scooter se voient obligées de rendre publique une liste d'indicateurs relatifs aux revenus des livreurs (tarification moyenne de la prestation, tarification horaire, temps moyen de prestation, temps d'attente entre deux prestation).

7. Le prêt ou la location de compte entre livreurs

À condition d'être majeur, tout le monde 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 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 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 autorise cette pratique dans ses conditions générales d'utilisation). Nous avons donc cherché à quantifier ce phénomène dans l'enquête, en distinguant les « loueurs » des « emprunteurs ».

La pratique de la location ou du partage de compte n'est pas autorisée par les plateformes, sauf éventuellement sous certaines conditions (voir encadré ci-dessous). L'illégalité de cette pratique 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.

³⁹ <https://www.uber.com/ma/fr/deliver/> (consulté le 07/04/2022)

⁴⁰ Cette disposition provient de la Loi d'orientations des mobilités de 2019. Articles L1326-2 et L1326-3 du code des transports.

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

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 (prise de face, sur un fond clair), ainsi qu'une pièce d'identité (carte d'identité ou passeport délivré par un pays de l'Union Européenne, un titre de séjour autorisant la création d'une autoentreprise, les récépissés de renouvellement de titre de séjour, les récépissés de première demande de titre de séjour seulement si accompagné d'un passeport, les Visas français, sauf étudiant)⁴¹. L'âge minimum requis est 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 livraison⁴².

Un compte sur une plateforme est nominatif et ne peut – en théorie – être utilisé que par un seul livreur, qui y est affilié. Pour le vérifier, il existe un système de reconnaissance faciale chez Uber Eats⁴³ (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 ; et un livreur ne peut utiliser simultanément deux téléphones différents avec le même compte). Les plateformes, comme Deliveroo⁴⁴ par exemple, 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, disposer des visas, licences et permis nécessaires. Les livreurs faisant appel à un sous-traitant doivent fournir au préalable les documents attestant son droit de travailler en France. Ces conditions ne sont toutefois pas toujours respectées⁴⁵. Afin de lutter contre la fraude de compte, les plateformes Uber Eats, Deliveroo, Stuart et Frichti ont signé en avril 2022 une charte pour « la lutte contre la fraude et la sous-traitance irrégulière »⁴⁶. Celle-ci engage notamment à renforcer et à harmoniser les procédures de contrôle.

Des livreurs prêtent, ou « sous-louent » ainsi 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. Il s'agit d'une pratique qui semble s'être intensifiée au fil des années, pouvant être liée notamment à la

⁴¹ <https://www.uber.com/fr/fr/deliver/> et <https://riders.deliveroo.fr/fr/support/nouveaux-livreurs-partenaires/quelles-sont-les-conditions-requises-pour-devenir-livreurs-partenaire> (consultés le 07/04/2022)

⁴² <https://www.mediapart.fr/journal/economie/050322/les-mineurs-fantomes-des-plateformes-de-livraison> (consulté le 07/04/2022)

⁴³ <https://www.lefigaro.fr/societes/les-plates-formes-de-livraison-ont-elles-les-moyens-d-empêcher-le-travail-illegal-de-clandestins-20210407> (consulté le 07/04/2022)

⁴⁴ <https://riders.deliveroo.fr/fr/news/sous-traitance-deliveroo> (consulté le 07/04/2022)

⁴⁵ https://www.francetvinfo.fr/economie/autoentrepreneurs/enquete-franceinfo-comment-uber-eats-et-deliveroo-ont-fait-derailer-la-livraison-a-velo-au-profit-du-scooter_4378091.html (consulté le 07/04/2022)

⁴⁶ https://www.liberation.fr/economie/social/en-plein-proces-contre-luberisation-les-plateformes-de-livraison-de-repas-signent-une-charte-antifraude-20220405_S17UNV15F5CBZCMWLRAT5J74UU/ (consulté le 07/04/2022)

dégradation des conditions de travail des livreurs⁴⁷ ou la diminution tendancielle des rémunérations (qui suscite classiquement une arrivée de personnes plus précaires). Un compte se loue en général une centaine d'euros la semaine⁴⁸. Comme cela peut être observé sur certains groupes Facebook de livreurs qui, 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).



Captures d'écran réalisées le 31 mars et le 7 avril 2022.

⁴⁷<https://www.lefigaro.fr/societes/contre-le-travail-illegal-les-plateformes-de-livraison-proposent-une-charte-d-engagement-20210914> ; <https://www.ladepeche.fr/2022/03/11/temoignage-jai-remarque-que-lon-etait-beaucoup-dans-ce-cas-la-temoignage-un-livreur-qui-sous-loue-un-compte-uber-eat-10163717.php> (consulté le 07/04/2022)

⁴⁸ https://www.francetvinfo.fr/economie/autoentrepreneurs/enquete-franceinfo-comment-uber-eats-et-deliveroo-ont-fait-derailer-la-livraison-a-velo-au-profit-du-scooter_4378091.html (consulté le 07/04/2022)

7.1. Prêter ou louer son compte à un autre livreur : une pratique de plus en plus répandue ?

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

	Oui	Non	NSP/NSPP	Total
Etudiants livreurs	27	82	8	117
Livreurs à autre statut	16	114	17	147
Livreurs autoentrepreneurs	35	103	7	145
Livreurs en cumul d'activités	30	98	15	143
Livreurs salariés	11	98	5	114
Total	119	495	52	666

$p = 0,002$; $Khi2 = 24,96$; $ddl = 8$ (TS)



Figure 52 : Prêt ou location de compte à un autre livreur par catégorie de livreurs (échantillon total – n=666)

De manière générale, **17,9%** des livreurs interrogés déclarent qu'il leur arrive de prêter ou de louer leur compte sur une plateforme à un autre livreur. Aucune différence significative n'est remarquée entre Paris et Courbevoie. Cette pratique apparaît plus fréquente chez les livreurs travaillant pour la plateforme Glovo, (31,3% des livreurs travaillant pour cette plateforme déclarant qu'il leur arrive de prêter ou de louer leur compte à un autre livreur contre 17,9% pour l'ensemble de l'échantillon) mais la taille restreinte des sous-échantillons par plateforme invite à considérer ces résultats avec prudence. Notons que 7,8% des personnes interrogées ne se prononcent pas sur cette question.

On remarque une **forte augmentation de la déclaration de cette pratique entre l'enquête de 2021 et l'enquête de 2022**. En 2021, seuls 5,2% des livreurs avaient déclaré qu'ils leur arrivaient de prêter ou de louer leur compte. On pourrait supposer que cette pratique s'est davantage répandue, ou bien qu'une éventuelle sous-déclaration en 2021 par crainte des conséquences aurait moins eu lieu cette année que la précédente.

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 autoentrepreneurs, étudiants et en cumul d'activités** (respectivement 24,1%, 23,1% et 21% d'entre eux déclarent qu'il leur arrive de prêter ou louer leur compte). Cette pratique est en revanche moins répandue chez les livreurs salariés (9,6% seulement), leur statut spécifique ne permettant peut-être pas qu'une tierce personne utilise le compte d'un livreur, ainsi que chez les livreurs à autre statut (10,9%).

7.2. Utiliser le compte d'un autre livreur : une pratique légèrement moins répandue

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

	Oui	Non	NSP/NSPP	Total
Etudiants livreurs	14	96	7	117
Livreurs à autre statut	30	96	21	147
Livreurs autoentrepreneurs	11	121	13	145
Livreurs en cumul d'activités	18	114	11	143
Livreurs salariés	7	104	3	114
Total	80	531	55	666

$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 32,07$; $\text{ddl} = 8$ (TS)



Figure 53 : Utilisation du compte d'un autre livreur par catégorie de livreurs (échantillon total – n=666)

Concernant l'utilisation des comptes d'autres livreurs, seuls **12%** des livreurs ont déclaré qu'il leur arrivait de le faire, soit moins que le prêt ou la location de compte. L'emprunt de compte est un peu plus fréquent parmi les enquêtés de Paris que de ceux de Courbevoie (13% des livreurs parisiens contre 9% des courbevoisiens). En 2021, cette pratique était plus répandue que le partage de compte (alors que c'est l'inverse cette année, mais cela est à mettre en lien avec le fait qu'on recense beaucoup plus de partage de compte en 2022 qu'en 2021). Notons que 8,3% des personnes interrogées ne se prononcent pas sur cette question.

Ce sont surtout les **livreurs à autre statut** à qui il arrive d'utiliser le compte d'autres livreurs : 20,4% alors que cette part est de 12% à l'échelle de l'ensemble de l'échantillon. Cela peut notamment s'expliquer par la diversité des situations englobant cette catégorie de livreurs ou expliquer ce choix de réponse à la question du statut. Des livreurs sans-papier sont sans doute présents au sein de cette catégorie.

Enfin, parmi les 80 individus qui déclarent qu'il leur arrive d'utiliser le compte d'un autre livreur, seuls 27 déclarent être dans ce cas de figure au moment de l'enquête, ce qui suggère qu'emprunter le compte d'un autre serait bien souvent une solution temporaire, mais pourrait aussi être lié à un biais de déclaration (les livreurs « reconnaissant » s'adonner à cette pratique illicite de temps en temps mais pouvant déclarer que ce n'est pas le cas le jour de l'enquête).

Au total, parmi les 666 enquêtés, **24% sont concernés par la pratique du prêt de compte entre livreurs** (119 prêtent ou louent leur compte, 80 utilisent le compte d'un autre livreur et 39 se trouvent dans les deux cas de figure, soit 160 individus sur 666). Cette proportion a doublé par rapport à l'enquête menée en 2021 (elle était alors de 12%).

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). Ce résultat est donc à considérer comme une estimation, bien qu'il soit plus élevé qu'en 2021. À ce titre, notons que, suite à l'enquête 2021, les enquêteurs de l'enquête 2022 ont été spécifiquement invités à rassurer les enquêtés sur l'anonymat de leurs réponses, ce qui pourrait aboutir à un biais de dissimulation moins fort en 2022 qu'en 2021 et donc une part de partage de compte plus élevée en 2022.

7.3. Les raisons de l'emprunt de compte : une pratique compensant le manque de places et 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=80) quelles étaient leurs motivations. Il n'y a pas de différences significatives entre Paris et Courbevoie.

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

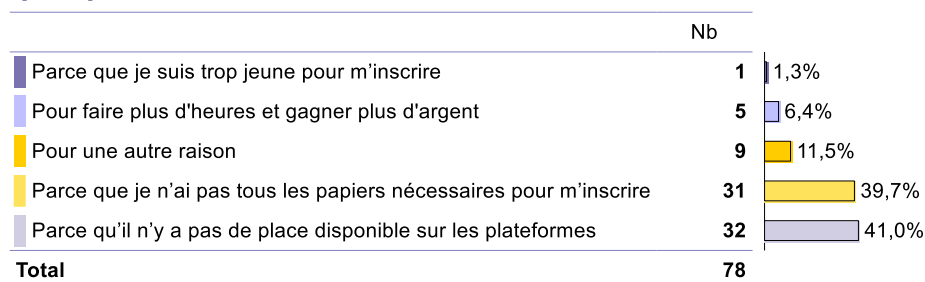


Figure 54 : Raison d'utilisation d'un compte d'un autre livreur (échantillon des livreurs utilisant le compte de quelqu'un d'autre - n=78)⁴⁹

La principale raison évoquée par les livreurs utilisant le compte d'un tiers est le **manque de places disponibles sur les plateformes** : 32 enquêtés sur 78 ont mentionné cette raison, soit 41%. Le fait **de ne pas disposer de l'ensemble des papiers nécessaires à l'inscription** a presque aussi fréquemment été cité (31 enquêtés, soit 39,7% de ceux qui empruntent le compte d'un tiers). Les **livreurs à autre statut** sont principalement concernés par cette raison (19 enquêtés sur les 31 ayant choisi cette modalité). Outre le fait d'être en situation irrégulière sur le territoire, c'est peut-être avant tout pour s'éviter les frais liés à la création d'une microentreprise (assurance obligatoire, charges sociales, etc.), pour éviter d'être assujettis à l'impôt sur le revenu 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.

⁴⁹ Parmi les 80 livreurs concernés par l'emprunt de compte, 2 enquêtés n'ont pas répondu à cette question.

Synthèse Partie 2 : Comment travaillent les livreurs ?

Malgré une ancienneté relativement faible dans le secteur d'activité de la livraison (un tiers des enquêtés l'exerce depuis moins d'un an), une tendance à la stabilisation est remarquée depuis 2020. En effet l'ancienneté apparaît plus importante que dans les enquêtes de 2021 et 2020.

Pour 15% des enquêtés, la livraison pour des plateformes est la première activité professionnelle exercée en France.

La plateforme la plus représentée est Deliveroo (413 des livreurs enquêtés travaillent pour la plateforme), suivi d'Uber Eats (273 livreurs). Cette sur-représentation des deux plateformes est davantage marquée à Courbevoie qu'à Paris. L'inscription simultanée à plusieurs plateformes semble se répandre : ayant triplé par rapport à 2021, elle concerne 31,5 % des livreurs.

60% des livreurs utilisent un vélo et 36,6% un deux-roues motorisé pour effectuer leurs livraisons (96,6% des livreurs instantanés sont donc des livreurs à deux-roues). C'est notamment pour des questions de praticité et de rapidité qu'ils ont fait le choix de ce type de véhicule. 45,9% des livreurs utilisent un véhicule en libre-service le jour de l'enquête (notamment un Vélib' ou un scooter en libre-service).

Les livreurs courbevoisiens ont un secteur de travail plus resserré que les livreurs parisiens. À Paris, la part des livreurs livrant au sein du même quartier a augmenté par rapport à l'enquête de 2021 (27,4% contre 17%), pouvant laisser penser à un resserrement du secteur d'activité.

La distance d'une course est relativement courte, avec une moyenne de 3 km (médiane de 3 km) pour les dernières courses effectuées par les livreurs. Plus de la moitié d'entre eux travaillent 6 ou 7 j./semaine.

Le temps de travail moyen par jour de livraison a augmenté comparativement à l'enquête de 2021. En moyenne, les livreurs travaillent 8h41 par jour (médiane de 9 heures), contrairement à une moyenne de 7 heures en 2021 (avec des variations entre catégories de livreurs). Les livreurs salariés constituent le groupe avec le temps de travail quotidien le plus important : ils travaillent en moyenne 9 heures par jour. L'ensemble des catégories de livreurs travaillent davantage que les livreurs enquêtés en 2021, notamment les étudiants, qui passent d'une moyenne de 5h50 de travail à 7h et demie.

Les livreurs effectuent en moyenne 20 livraisons par jour (médiane de 18 livraisons), ce volume varie en fonction des catégories de livreurs : ce sont notamment les livreurs salariés qui effectuent le plus de livraisons à la journée. Comparativement aux livreurs enquêtés en 2021, on remarque une augmentation du nombre de livraisons par jour, notamment chez les catégories des étudiants livreurs : 40,2% d'entre eux réalisent plus de 20 livraisons, contre 28,7 % en 2021.

En moyenne, les livreurs parcourent 36,7 km chaque jour où ils livrent (médiane à 40 km quotidiens). Les livreurs courbevoisiens parcourent des distances quotidiennes plus réduites que les livreurs parisiens (en moyenne 30,5 km par jour (médiane de 35), contre 38,8 km (médiane de 40 km)). Cette distance est corrélée au nombre de courses effectuées quotidiennement et au type de véhicule utilisé, les livreurs salariés sont la catégorie de livreurs effectuant les distances les plus importantes.

Pour 82,6% des livreurs, cette activité rapporte moins de 1 500€ par mois. Les livreurs travaillant pour des plateformes gagnent moins que le SMIC horaire. Enfin, 17,9% des livreurs déclarent qu'il leur arrive de prêter ou de louer leur compte à un autre livreur et 12% qu'il leur arrive d'utiliser le compte d'un autre livreur. Au total, au moins 24% 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 livreurs⁵⁰, notre étude fournit des données chiffrées, traduisant et quantifiant l'opinion des livreurs interrogés dans le nord et l'est parisien, ainsi qu'à Courbevoie, sur divers aspects de leur activité professionnelle, et permet aussi une comparaison dans le temps. 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

Nous pouvons commencer 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.

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

Les relations avec les clients sont difficiles

	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord	Pas du tout d'accord	Neutre ou sans avis	Total
Etudiants livreurs	17	47	21	23	9	117
Livreurs à autre statut	22	77	17	22	9	147
Livreurs autoentrepreneurs	12	51	49	27	6	145
Livreurs en cumul d'activités	16	59	23	27	18	143
Livreurs salariés	15	18	13	46	22	114
Total	82	252	123	145	64	666

$p < 0,01$; $\text{Khi}^2 = 94,89$; $\text{ddl} = 16$ (TS)

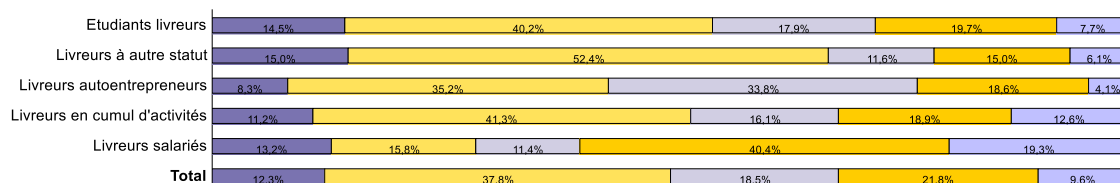


Figure 55 : Opinion des livreurs sur les relations avec les clients par catégorie de livreurs (échantillon total – n=666)

⁵⁰ Voir par exemple https://www.francetvinfo.fr/economie/autoentrepreneurs/enquete-franceinfo-comment-uber-eats-et-deliveroo-ont-fait-derailer-la-livraison-a-velo-au-profit-du-scooter_4378091.html (consulté le 07/04/2022)

Les relations avec les restaurateurs sont difficiles

	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord	Pas du tout d'accord	Neutre ou sans avis	Total
Etudiants livreurs	12	45	21	28	11	117
Livreurs à autre statut	21	70	23	23	10	147
Livreurs autoentrepreneurs	9	75	42	13	6	145
Livreurs en cumul d'activités	15	55	29	28	16	143
Livreurs salariés	15	16	9	49	25	114
Total	72	261	124	141	68	666

$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 109,33$; $\text{ddl} = 16$ (TS)

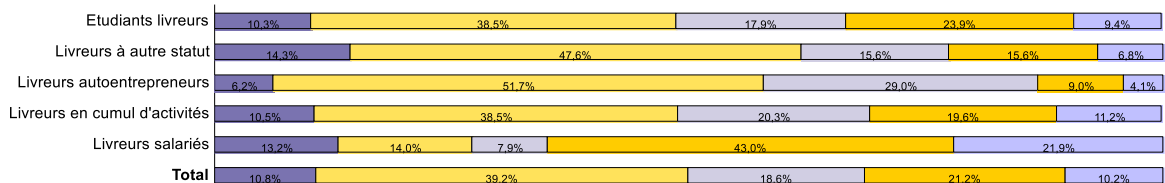


Figure 56 : Opinion des livreurs sur les relations avec les restaurateurs par catégorie de livreurs (échantillon total - n=666)

La moitié des livreurs jugent **difficiles les relations avec les clients et les restaurateurs**. En effet, 50% des enquêtés ont déclaré être plutôt (39,2%) ou tout à fait d'accord (10,8%) avec l'affirmation proposée dans le cas des relations avec les restaurateurs, et 50,1% dans le cas des relations avec les clients (12,3% sont tout à fait d'accord avec l'affirmation proposée et 37,8% plutôt d'accord). Environ 40% des livreurs se disent satisfaits des relations avec les clients et avec les restaurateurs, soit une proportion moins importante que les insatisfaits. Dans un cas comme dans l'autre, on recense environ 10% de neutres ou sans avis. Aucune différence significative n'est observée entre Courbevoie et Paris.

Le **degré de satisfaction** des relations avec les restaurateurs et clients semble s'être **dégradé** par rapport à l'enquête de 2021, dans laquelle environ un tiers des livreurs jugeaient difficiles les relations avec les clients ou les restaurateurs (en 2021, une seule question avait été posée, combinant les relations avec clients et restaurateurs), contre la moitié en 2022. Environ 60% s'en disaient satisfaits en 2021, contre 40% ici.

Les **livreurs à autre statut** et, dans une moindre mesure, les **étudiants livreurs** constituent les **catégories les moins satisfaites** des relations avec les clients, 67,4% et 54,7% d'entre eux, respectivement, les jugeant difficiles (avec une répartition variable entre « tout à fait d'accord » et « plutôt d'accord »). Dans le cas des relations avec les restaurateurs, ce sont également les **livreurs à autre statut mais cette fois-ci accompagnés des livreurs autoentrepreneurs** qui ont majoritairement déclaré être insatisfaits de ces relations (respectivement 61,9% et 57,89). Au contraire, les **livreurs salariés** constituent la **catégorie la plus satisfaite**, que ce soit **de la qualité des relations avec les restaurateurs et les clients** (59% dans le cas des clients et 64,9% pour les restaurateurs). En 2021, les livreurs salariés étaient également l'une des catégories les plus satisfaites.

Les relations avec les plateformes sont difficiles

	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord	Pas du tout d'accord	Neutre ou sans avis	Total
Etudiants livreurs	19	54	10	20	14	117
Livreurs à autre statut	33	75	9	20	10	147
Livreurs autoentrepreneurs	12	83	28	13	9	145
Livreurs en cumul d'activités	27	61	14	28	13	143
Livreurs salariés	14	16	12	46	26	114
Total	105	289	73	127	72	666

$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 113,66$; $\text{ddl} = 16$ (TS)

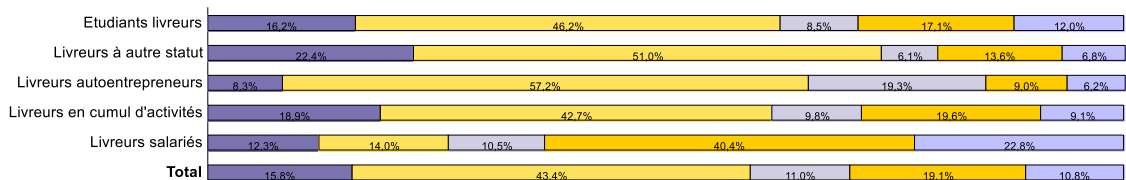


Figure 57 : Opinion des livreurs sur les relations avec les plateformes par catégorie de livreurs (échantillon total – n=666)

Pour les livreurs, les **relations qu'ils entretiennent avec les plateformes** sont encore **moins satisfaisantes** que les relations avec les clients ou restaurateurs : **59,2%** des livreurs interrogés jugent que les relations qu'ils entretiennent avec les plateformes sont difficiles (15,8% tout à fait d'accord avec l'affirmation et 43,4% plutôt d'accord). Aucune différence significative n'est notée entre Courbevoie et Paris.

De la même manière que dans le cas des relations avec les clients et les restaurateurs, **les livreurs salariés sont les plus satisfaits** des relations qu'ils entretiennent avec les plateformes (50,9% d'entre eux le sont), tandis que les **livreurs à autre statut** sont les plus insatisfaits (73,4% d'entre eux), avec les étudiants livreurs (62,4% d'entre eux) et les livreurs autoentrepreneurs (65,5%).

Comparativement à l'enquête menée en 2021, les relations avec les plateformes se sont, elles-aussi, **dégradées** : en 2021, environ 40% des livreurs les jugeaient difficiles, contre 60% en 2022.

b) Nombre de livreurs et volume de courses proposées : un secteur saturé ?

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

	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord	Pas du tout d'accord	Neutre ou sans avis	Total
Etudiants livreurs	42	22	15	19	19	117
Livreurs à autre statut	43	23	17	46	18	147
Livreurs autoentrepreneurs	69	37	13	13	13	145
Livreurs en cumul d'activités	61	24	17	22	19	143
Livreurs salariés	79	15	3	8	9	114
Total	294	121	65	108	78	666

$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 76,92$; $\text{ddl} = 16$ (TS)

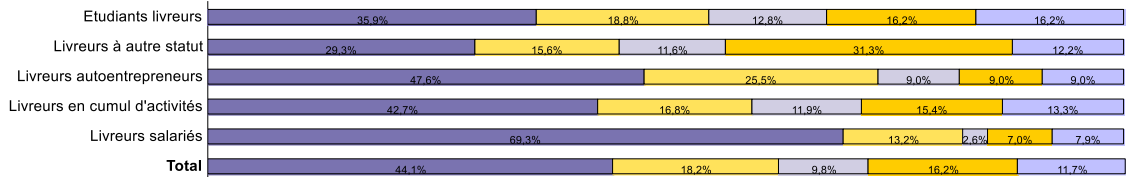


Figure 58 : Opinion des livreurs sur le nombre de livreurs par rapport au nombre de courses proposées par catégorie de livreurs (échantillon total – n=666)

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

	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord	Pas du tout d'accord	Neutre ou sans avis	Total
Courbevoie	79	18	20	34	15	166
Paris	215	103	45	74	63	500
Total	294	121	65	108	78	666

$p = 0,02$; $\text{Khi}^2 = 12,14$; $\text{ddl} = 4$ (S)

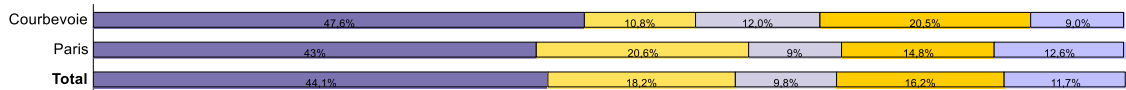


Figure 59 : Opinion des livreurs sur le nombre de livreurs parmi les enquêtés travaillant à Paris et à Courbevoie (n=666)

62,3% des livreurs enquêtés **estiment qu'il y a trop de livreurs sur les plateformes** par rapport au nombre de courses proposées, avec 44,1% des livreurs étant tout à fait d'accord avec cette affirmation et 18,2% plutôt d'accord. La part des livreurs considérant qu'il y a trop de livreurs sur les plateformes par rapport aux nombres de courses proposées est un peu plus importante à Paris qu'à Courbevoie (63,6% à Paris contre 58,4% à Courbevoie).

La part d'enquêtés trouvant qu'il y a trop de livreurs par rapport au nombre de courses est plus importante parmi les **livreurs salariés** (82,3%). 73,1% des livreurs autoentrepreneurs et 59,5% des livreurs en cumul d'activités sont également d'accord avec cette affirmation. La proportion de livreurs pensant que l'offre (de travail) excède la demande a **progressé par rapport à 2021** (62,3% en 2022 contre 48,2% en 2021), suggérant **une dégradation de la situation**, déjà remarquée entre 2020 et 2022.

Cette dégradation constante depuis 2020 pourrait être un des impacts de la crise sanitaire sur plusieurs années. Celle-ci ayant accru la précarité de certaines populations, elle aurait pu pousser davantage de personnes à se tourner vers l'activité de livraison, alors saturée. L'hypothèse d'un biais de formulation pour expliquer l'augmentation observée entre 2020 et 2021 peut cette fois-ci être écartée (question identique posée en 2021 et en 2022, alors que la formulation différait légèrement entre 2020 et 2021).

c) Le risque d'accident, un inconvénient majeur

Le risque d'accident est élevé

	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord	Pas du tout d'accord	Neutre ou sans avis	Total
Etudiants livreurs	87	22	5	2	1	117
Livreurs à autre statut	96	39	10	1	1	147
Livreurs autoentrepreneurs	103	35	7	0	0	145
Livreurs en cumul d'activités	107	28	3	2	3	143
Livreurs salariés	98	12	0	3	1	114
Total	491	136	25	8	6	666

p = 0,01 ; Khi2 = 30,71 ; ddl = 16 (S)

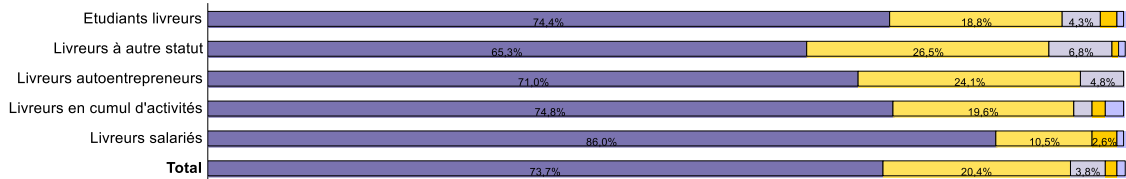


Figure 60 : Opinion des livreurs sur le risque d'accident par catégorie de livreurs (échantillon total – n=666)

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 livreurs⁵¹. Cette situation a été largement confirmée par les enquêtés puisque **la quasi-totalité** d'entre eux – 94,1% – estime que le **risque d'accident est élevé**, avec près de 73,7% de livreurs étant tout à fait d'accord avec cette affirmation. Cette proportion est plus importante qu'en 2021 (72,1% des livreurs estimaient que le risque d'accident était élevé), pouvant laisser penser que les risques d'accident se sont accrus, ou du moins que la crainte de l'accident est plus forte chez les livreurs. La catégorie de livreurs qui déclarent le plus fréquemment que le risque d'accident est élevé est celle des livreurs salariés, suivis des étudiants livreurs. À Paris, 77,2% des enquêtés ont déclaré être tout à fait d'accord avec cette affirmation, contre 63,3% à Courbevoie.

⁵¹ Voir par exemple [Décès d'un livreur à vélo à Strasbourg : des travailleurs constamment exposés aux risques d'accident \(rue89strasbourg.com\)](https://actu.fr/hauts-de-france/lille_59350/a-lille-un-jeune-cycliste-meurt-ecrase-par-un-poids-lourd_47855864.html) ; https://actu.fr/hauts-de-france/lille_59350/a-lille-un-jeune-cycliste-meurt-ecrase-par-un-poids-lourd_47855864.html (consultés le 07/04/2022)

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

	Oui	Non	NSPP	Total
Etudiants livreurs	25	82	10	117
Livreurs à autre statut	24	113	10	147
Livreurs autoentrepreneurs	67	68	10	145
Livreurs en cumul d'activités	45	88	10	143
Livreurs salariés	15	75	24	114
Total	176	426	64	666

$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 67,56$; $\text{ddl} = 8$ (TS)

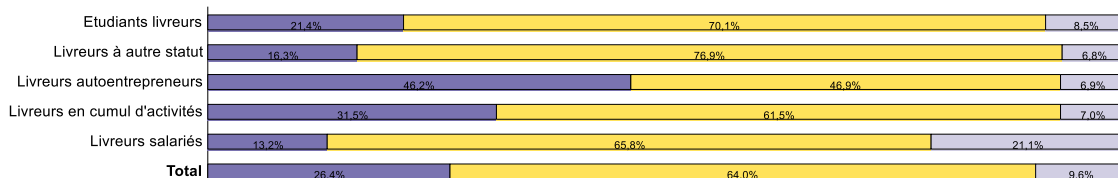


Figure 61 : Occurrence d'un accident dans le cadre de l'activité de livraison par catégorie de livreurs (échantillon total – n=666)

Plus d'un quart (26,4%) des enquêtés ont **déjà subi un accident** dans le cadre de leur activité de livreur. Les **livreurs autoentrepreneurs** sont les plus nombreux à avoir déclaré avoir **déjà subi un accident** dans le cadre de leur activité de livraison : 46,2% contre 26,4% pour l'ensemble de l'échantillon. Ils sont suivis par les livreurs en cumul d'activités (31,5%). Les livreurs salariés sont les moins touchés par les accidents puisque seuls 13,2% ont déclaré avoir déjà suivi un accident dans le cadre de leur activité de livraison (ce sont pourtant ceux qui estiment le plus le risque d'accident comme élevé). A noter que ce sont aussi ceux qui sont les plus nombreux à avoir choisi la modalité « ne sait pas ou ne se prononce pas », ce qui pourrait suggérer une réticence de leur part à parler de ce sujet sensible.

Si l'on décompose l'occurrence des accidents en fonction des véhicules utilisés par les livreurs dans le cadre de leur activité de livraison, les livreurs utilisant un **vélo partagé** et des **deux-roues motorisés** constituent les livreurs ayant majoritairement déclaré avoir eu un accident (respectivement 33,0% et 29,2% contre 26,4% pour l'ensemble de l'échantillon).

Cet accident a nécessité ... ?

	Nb	
A nécessité un passage aux urgences	83	47,2%
Vous a empêché de travailler pendant plusieurs jours	70	39,8%
A nécessité une prise en charge médicale (médecin généraliste, kiné, etc.)	58	33,0%
Rien de tout cela	42	23,9%
Total	176	

Figure 62 : Conséquence de l'accident parmi les livreurs ayant déclaré avoir déjà subi un accident dans le cadre de leur activité) - plusieurs réponses possibles (échantillon des livreurs ayant déjà subi un accident n=176)⁵²

En ce qui concerne les livreurs ayant eu un accident (176 livreurs), nous les avons interrogés sur les conséquences de ce dernier. Plusieurs réponses à cette question étaient possibles, 34,7% ont répondu via plusieurs modalités.

⁵² 176 livreurs ont déclaré avoir déjà subi un accident dans le cadre de leur activité de livreurs. Parmi ces derniers, 61 ont cité plusieurs réponses à la question « Cet accident a nécessité... ».

Ainsi, parmi les conséquences liées à l'accident cité, 47,2% des livreurs ayant eu un accident ont été concernés par un **passage aux urgences**, 39,8% par une **impossibilité de travailler pendant plusieurs jours** (rappelons ici que les livreurs exerçant sous le statut d'autoentrepreneur ne perçoivent pas de revenus dans ce cas-là), et une **prise en charge médicale** (médecin généraliste, kiné, etc.) dans 33,0% des cas. Précisons ici que si un livreur a déjà eu plusieurs accidents, il a pu répondre pour ces différents accidents (ce qui peut expliquer le fait que certains aient sélectionné plusieurs réponses).

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

Les horaires sont difficiles

	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord	Pas du tout d'accord	Neutre ou sans avis	Total
Etudiants livreurs	48	50	12	6	1	117
Livreurs à autre statut	48	64	24	7	4	147
Livreurs autoentrepreneurs	24	68	44	8	1	145
Livreurs en cumul d'activités	65	46	18	11	3	143
Livreurs salariés	63	29	7	8	7	114
Total	248	257	105	40	16	666

$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 81,76$; $\text{ddl} = 16$ (TS)

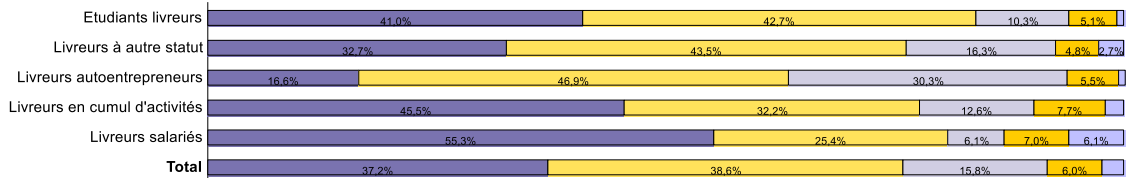


Figure 63 : Opinion des livreurs sur leurs horaires de travail par catégorie de livreurs (échantillon total – n=666)

Les **trois quarts** des livreurs enquêtés (75,8%) estiment que leurs **horaires de travail sont difficiles**, 37,2% étant tout à fait d'accord avec cette affirmation et 38,6% plutôt d'accord. Aucune différence significative n'est observée entre Courbevoie et Paris. Rappelons que les livreurs travaillent surtout aux heures de repas, soit essentiellement le midi et le soir, pouvant aller jusque tard dans la nuit. La part de livreurs considérant que les horaires sont difficiles est plus importante que dans l'enquête de 2021, dans laquelle 54,3% estimaient que leurs horaires de travail étaient difficiles. Précisions que dans l'enquête de 2020 les trois quarts des livreurs interrogés déclaraient « ne pas aimer les horaires difficiles ».

Les **étudiants livreurs** sont les plus nombreux à trouver difficiles leurs horaires de travail (c'est le cas de 83,7% d'entre eux), ce qui pourrait s'expliquer par le fait qu'ils cumulent la livraison avec leurs études (cours et révisions) et, en travaillant le soir, peuvent se priver des moments de sociabilité et sorties liées à la vie étudiante. Ils sont suivis des **livreurs salariés** (80,7%) puis **des livreurs en cumul d'activités** (77,7%), qui ont également un emploi du temps contraint. Quant aux livreurs salariés, rappelons qu'il s'agit de la catégorie qui réalise les plus longues journées (92,1% d'entre eux travaillent plus de 8 heures par jour, ce qui peut expliquer le fait qu'ils considèrent leurs horaires difficiles). En 2021, les livreurs salariés étaient pourtant les plus satisfaits de leurs horaires.

e) Un métier physique

C'est un métier trop physique

	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord	Pas du tout d'accord	Neutre ou sans avis	Total
Etudiants livreurs	59	46	7	5	0	117
Livreurs à autre statut	79	52	5	6	5	147
Livreurs autoentrepreneurs	41	80	17	6	1	145
Livreurs en cumul d'activités	74	60	4	5	0	143
Livreurs salariés	62	37	2	8	5	114
Total	315	275	35	30	11	666

$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 56,69$; $\text{ddl} = 16$ (TS)

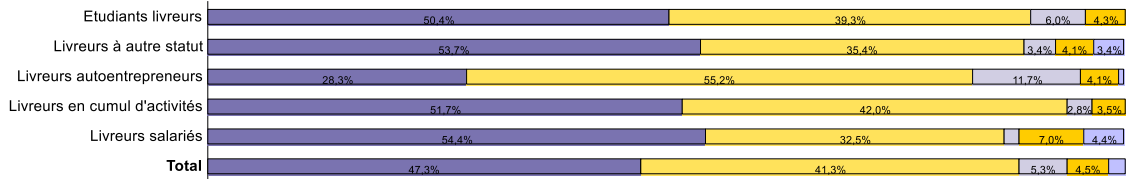


Figure 64 : Opinion des livreurs sur l'aspect physique de leur activité par catégorie de livreurs (échantillon total – n=666)

La très grande majorité des livreurs interrogés (88,6%) trouve que ce métier est **trop physique**, 47,3% étant tout à fait d'accord avec cette affirmation et 41,3% plutôt d'accord. Cela est notamment lié à la large part des enquêtés réalisant leur activité à vélo (48,5% de l'échantillon) et notamment à vélo mécanique (18,5% des livreurs enquêtés), ainsi qu'au temps de travail quotidien important et aux horaires difficiles mentionnés précédemment. Toutefois, la proportion des livreurs ayant déclaré estimer ce métier comme trop physique a augmenté comparativement aux enquêtes de 2021 et 2020 (elle était alors respectivement de 57,7% et 55%⁵³). Aucune différence significative n'est remarquée entre Paris et Courbevoie sur cette affirmation.

Ce sont **les livreurs en cumul d'activité** qui estiment le plus que ce métier est trop physique (93,7% et 89,7%). À noter qu'en 2021, les livreurs salariés n'étaient que 38,1% à considérer leur métier comme trop physique, contre 87% en 2022, corrélé à leur opinion dégradée sur les horaires de travail et sur les risques d'accident. Cela pourrait laisser penser qu'une dégradation des conditions de travail des livreurs salariés a eu lieu.

⁵³ En 2020 55% des livreurs enquêtés déclaraient « ne pas aimer la difficulté physique du métier ».

Distance de la dernière course et véhicule utilisé pour la livraison

	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord	Pas du tout d'accord	Neutre ou sans avis	Total
Deux-roues motorisé	69	80	21	2	1	173
Vélo à assistance électrique	60	56	1	3	0	120
Vélo mécanique	95	63	4	1	1	164
Autre (trottinette, voiture)	7	8	0	1	0	16
Total	231	207	26	7	2	473

$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 34,80$; $\text{ddl} = 12$ (TS)

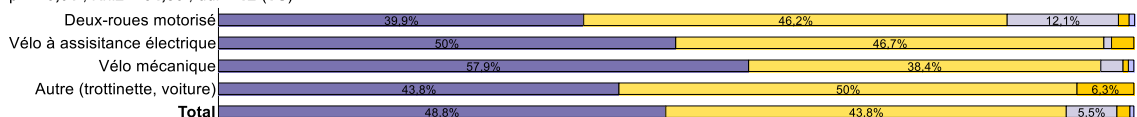


Figure 65 : Opinion des livreurs sur l'aspect physique de leur activité par type de véhicule utilisé (échantillon des livreurs pour lesquels les réponses à cette question ne sont pas invalides – n=473)

Un croisement avec le type de véhicule utilisé fait ressortir que la pénibilité physique perçue du métier de livreur varie avec la motorisation du véhicule utilisé. La quasi-totalité des **livreurs utilisant un vélo mécanique** trouve qu'il s'agit d'un métier trop physique (96,3%) ; alors que c'est un peu moins fréquemment le cas de ceux qui utilisent un deux-roues motorisé (86,1%), bien que ce taux reste élevé quel que soit le véhicule.

f) Une exposition aux aléas météorologiques

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	Total
Etudiants livreurs	65	34	13	5	0	117
Livreurs à autre statut	59	59	18	9	2	147
Livreurs autoentrepreneurs	97	38	6	3	1	145
Livreurs en cumul d'activités	76	43	10	11	3	143
Livreurs salariés	62	35	5	5	7	114
Total	359	209	52	33	13	666

$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 43,77$; $\text{ddl} = 16$ (TS)

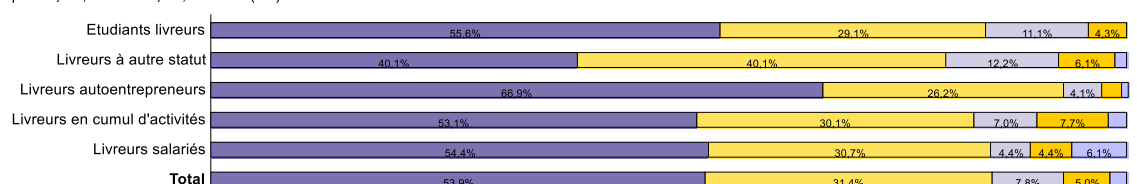


Figure 66 : Opinion des livreurs sur les conditions météorologiques par catégorie de livreurs (échantillon total – n=666)

Enfin, pour ce qui est des conditions météorologiques, la **très grande majorité** (85,3%) des livreurs les jugent **difficiles** (rappelons que l'enquête a été menée au mois de mars) : 53,9% sont tout à fait d'accord avec cette affirmation et 31,4% plutôt d'accord. Cette proportion est plus importante que dans l'enquête menée en 2021 dans laquelle 65% des livreurs jugeaient les conditions de travail difficiles (en 2021, les livreurs avaient été interrogés en février). Les résultats 2022 sont cependant proches des résultats 2020 (83% de livreurs jugeant les conditions météo difficiles en 2020).

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 de la difficulté physique de l'activité, des conditions météorologiques et enfin des horaires de travail.

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 salariés. Alors qu'ils constituaient la catégorie la plus satisfaite en 2021, mais une dégradation de leur opinion quant à leurs conditions de travail est remarquée que ce soit sur le caractère physique de l'activité, des horaires de travail, des risques d'accident. Cela pourrait notamment s'expliquer par la tendance des livreurs salariés à davantage travailler pour plusieurs plateformes qu'en 2021. En effet, alors qu'en 2021, moins d'1% des livreurs salariés avaient déclaré travailler pour plusieurs plateformes, 29,8% des enquêtés ont déclaré le faire en 2022. Le statut de salarié ne semble donc pas si avantageux pour les livreurs.

Le constat d'une **dégradation de l'opinion des livreurs sur leur activité** comparativement à l'échantillon de 2021 s'étend à l'ensemble de l'échantillon.

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

Plus de 73,7% des livreurs enquêtés ne sont pas salariés (seuls 26,3% le sont). N'étant pas dans le cadre d'un contrat salarial, ils 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. Quelle est l'opinion des livreurs sur cette autonomie ?

a) Une liberté appréciée sur les horaires de travail

J'aime le fait de pouvoir travailler quand je veux

	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord	Pas du tout d'accord	Neutre ou sans avis	Total
Etudiants livreurs	62	32	2	4	17	117
Livreurs à autre statut	91	27	5	3	21	147
Livreurs autoentrepreneurs	107	27	2	0	9	145
Livreurs en cumul d'activités	75	32	1	8	27	143
Livreurs salariés	31	24	3	24	32	114
Total	366	142	13	39	106	666

$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 111,99$; $\text{ddl} = 16$ (TS)

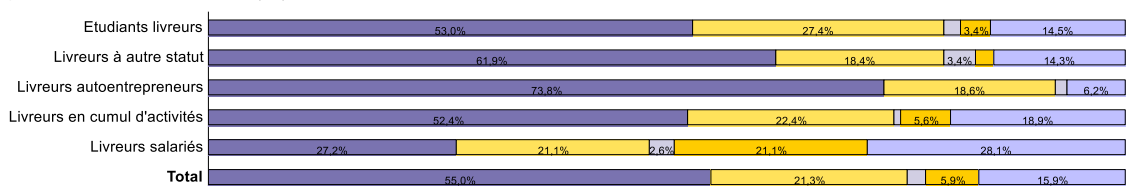


Figure 67 : Opinion des livreurs sur l'autonomie dans l'organisation de leur temps de travail par catégorie de livreurs (échantillon total – n=666)

L'autonomie apparaît comme un avantage apprécié de l'activité de livreur de plateforme : plus de la moitié (55%) des livreurs enquêtés sont tout à fait d'accord avec l'affirmation « J'aime le fait de pouvoir travailler quand je veux », et 21,3% sont plutôt d'accord avec celle-ci. À l'échelle de l'ensemble de l'échantillon, **plus des trois quarts (76,3%) des livreurs apprécient donc le fait de pouvoir travailler quand ils le souhaitent**, ce qui est effectivement l'un des arguments de recrutement des plateformes. Ces résultats sont similaires à ceux observés lors de l'enquête menée en 2021. Cette autonomie est davantage appréciée à Courbevoie, où 60,8% des livreurs ont répondu être « tout à fait d'accord » au fait de pouvoir travailler quand ils le veulent, contre 53% à Paris.

De plus, comme en 2021, ce sont les **autoentrepreneurs** qui apprécient davantage cet élément : ils sont 73,8% à avoir déclaré être « tout à fait d'accord » à l'affirmation « j'aime le fait de pouvoir travailler quand je veux ». Ils sont suivis par les livreurs à autre statut (61,9%), les étudiants livreurs (53%) et les livreurs en cumul d'activités (52,4%). A l'inverse, les livreurs salariés ne sont que 27,2% 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

J'aime le fait d'être mon propre patron

	Tout à fait d'accord	Neutre ou sans avis	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord et pas du tout d'accord	Total
Etudiants livreurs	57	30	22	8	117
Livreurs à autre statut	72	27	36	12	147
Livreurs autoentrepreneurs	103	12	26	4	145
Livreurs en cumul d'activités	56	45	32	10	143
Livreurs salariés	20	40	23	31	114
Total	308	154	139	65	666

$p = 0,00$; $\text{Khi}^2 = 115,72$; $\text{ddl} = 12$ (TS)

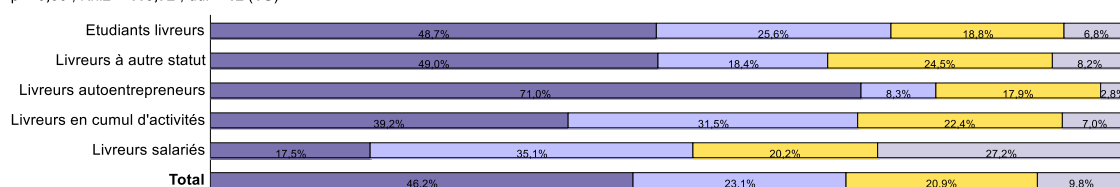


Figure 68 : Opinion des livreurs sur le fait d'« être son propre patron » par catégorie de livreurs (échantillon total – n=666)⁵⁴

L'autonomie est également permise par le sentiment « d'être son propre patron » chez les livreurs. **Plus des deux tiers** ont déclaré apprécier cet aspect (46,2% sont tout à fait d'accord avec l'affirmation « j'aime le fait d'être mon propre patron », et 20,9% plutôt d'accord). Les livreurs courbevoisiens ont davantage déclaré apprécier cet élément de leur profession (53% sont « tout à fait d'accord », contre 44% à Paris). Une **diminution de cette satisfaction** vis-à-vis du type d'emploi est observée par rapport aux enquêtes de 2021 et de 2020, ils étaient alors plus de 80% à être d'accord avec cette même affirmation, contre 67,1% en 2022.

De la même manière que pour le fait d'apprécier travailler quand ils le veulent, si l'on croise ces éléments avec la typologie de livreurs par statut, ce sont les **livreurs autoentrepreneurs** (88,9%) et les **livreurs à autre statut** (73,5%) qui sont **les plus satisfaits** d'« être [leur] propre patron ». Ils sont suivis par les étudiants livreurs (67,5%) et les livreurs en cumul d'activités (61,6%), tandis que les livreurs salariés se sont moins montrés enthousiastes face à cette affirmation, pouvant également s'expliquer par leur statut, contradictoire avec le fait d'être son propre patron. Les réponses des livreurs salariés à cette question peuvent difficilement être considérées comme interprétables.

Concernant l'autonomie du travail, les livreurs ont majoritairement exprimé leur accord avec les affirmations « J'aime le fait de pouvoir travailler quand je veux » et « J'aime le fait de pouvoir travailler quand je veux » (dans les deux cas, plus des deux tiers avaient répondu être tout à fait d'accord ou plutôt d'accord). **L'autonomie** apparaît donc comme un **avantage indéniable de l'activité de livraison**. Toutefois, il s'agit d'un des seuls avantages, face à divers inconvénients (risque d'accidents, difficulté physique,

⁵⁴ Pour l'analyse de cette variable, les modalités « pas du tout d'accord » (n=54) et « pas d'accord » (n=11) ont été assemblées.

exposition aux aléas météorologiques, revenus insatisfaisants, concurrence trop importante, etc.) qui en constituent le revers de la médaille.

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.

c) Un intérêt pour l'association sous forme de syndicat, mais une pratique marginale

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

	Oui	Non	NSP/NSPP	Total
Etudiants livreurs	12	91	14	117
Livreurs à autre statut	19	112	16	147
Livreurs autoentrepreneurs	15	121	9	145
Livreurs en cumul d'activités	29	95	19	143
Livreurs salariés	9	72	33	114
Total	84	491	91	666

$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 41,28$; $\text{ddl} = 8$ (TS)

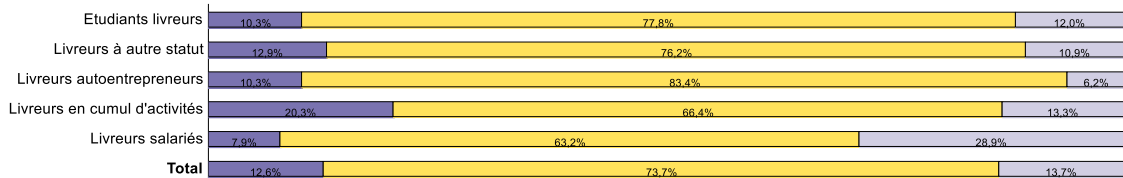


Figure 69 : Adhésion à un syndicat ou à un collectif de défense des droits des livreurs travaillant pour des plateformes par catégorie de livreurs (échantillon total – n=666)

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

	Oui	Non	NSP/NSPP	Total
Etudiants livreurs	40	40	25	105
Livreurs à autre statut	57	48	23	128
Livreurs autoentrepreneurs	60	59	11	130
Livreurs en cumul d'activités	42	49	23	114
Livreurs salariés	23	56	26	105
Total	222	252	108	582

$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 26,16$; $\text{ddl} = 8$ (TS)

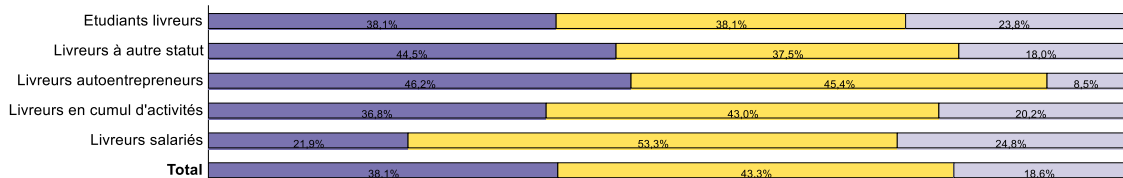


Figure 70 : Intérêt des livreurs pour l'adhésion à un syndicat ou à un collectif de défense des droits des livreurs travaillant pour des plateformes par catégorie de livreurs (sous-échantillon des livreurs n'étant pas membre d'un syndicat ou d'un collectif – n=582)

12,6% des livreurs enquêtés sont **membres d'un syndicat ou d'un collectif de défense des droits des livreurs**, soit **plus qu'en 2021**, où l'on recensait seulement 7% de livreurs membres de telles organisations. **Plus d'un tiers** des livreurs n'adhérant à aucun syndicat (38,1%) seraient **intéressés pour l'être**. Aucune

différence significative n'est remarquée entre Courbevoie et Paris concernant la participation ou l'intérêt pour les syndicats ou collectifs de défense des droits des livreurs travaillant pour les plateformes.

Les **livreurs en cumul d'activités** (20,3%) sont plus fréquemment **membres d'un syndicat** ou collectif de défense des droits, tirant vers le haut la proportion de livreurs syndiqués tandis que le syndicalisme est moins fréquent chez les livreurs salariés (7,9%). Les **salariés autoentrepreneurs** sont les plus intéressés pour devenir membre d'un syndicat, ils sont 46,2% à avoir affirmé leur intérêt pour ce sujet (au sein du sous-échantillon des livreurs n'étant pas membre d'un syndicat ou d'un collectif). À l'inverse, les salariés sont les moins enthousiastes face à l'idée de rejoindre un syndicat (seuls 21,9% ont déclaré être intéressés pour rejoindre un syndicat ou un collectif). Comparativement à l'enquête de 2021, on remarque que la proportion de livreurs syndiqués ou intéressés par le fait de le devenir a progressé. S'agissant d'une pratique récente, on pourrait penser qu'elle gagne à se faire connaître au sein des livreurs.

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 récent collectif Coursiers Autonomes de Bretagne (CAB) 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 portent des revendications 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 parfois organisées. Ce fut notamment le cas lors de la révision du système de tarification des courses mis en place par Deliveroo (suppression du tarif minimal, baisse de la rémunération des courses courtes au profit de celle des courses les plus longues). Des actions avaient notamment été mises en place dans les « *dark kitchens* »⁵⁵ en 2020 à Saint-Ouen et à Courbevoie⁵⁶ ; où des livreurs avaient bloqué l'entrée de l'entrepôt. À la veille du nouvel an 2022, les livreurs de repas Just Eat avaient notamment appelé à faire grève pour la soirée du réveillon afin de lutter pour de meilleures conditions de travail, une hausse des rémunérations et le retour du système de zonage (permettant aux livreurs de livrer dans des zones définies, auparavant garanties par Just Eat).

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 reconnu. Le premier procès pénal de la plateforme Deliveroo, pour suspicion de travail dissimulé, s'est notamment ouvert en mars 2022. À l'issue de ce procès, la plateforme a été condamnée à verser une amende de 375 000€ pour travail dissimulé

⁵⁵ Il s'agit d'entrepôt où certains restaurants confectionnent des plats destinés aux livraisons à domicile. Les *dark kitchens*, de par leur nature, génèrent d'importants déplacements liés à la livraison.

⁵⁶ <https://www.leparisien.fr/hauts-de-seine-92/courbevoie-et-saint-ouen-des-livreurs-deliveroo-ont-bloque-les-dark-kitchens-01-03-2020-8270025.php?ts=1649324234177> (consulté le 07/04/2022)

(avoir fait travailler des livreurs comme indépendants alors qu'ils auraient dû être salariés) et à indemniser les livreurs concernés.

Par ailleurs, la Commission européenne a proposé en décembre 2021 un projet de directive assez nettement favorable à la présomption de salariat pour les livreurs. Un travailleur pourra être reconnu comme salarié si au moins deux des cinq conditions suivantes lui sont imposées dans le cadre de son travail avec une plateforme : la rémunération fixée via l'application, le contrôle à distance, des restrictions sur la liberté des horaires et le refus des tâches, le port d'un uniforme et l'interdiction de travailler pour d'autres.

d) L'organisation d'élections de représentants de livreurs en mai 2022

Savez-vous que des élections de représentants de livreurs seront organisées en mai 2022 ?

	Oui	Non	Total
Etudiants livreurs	68	49	117
Livreurs à autre statut	72	75	147
Livreurs autoentrepreneurs	73	72	145
Livreurs en cumul d'activités	95	48	143
Livreurs salariés	70	44	114
Total	378	288	666

$p = 0,01$; $\text{Khi}^2 = 12,60$; $\text{ddl} = 4$ (S)

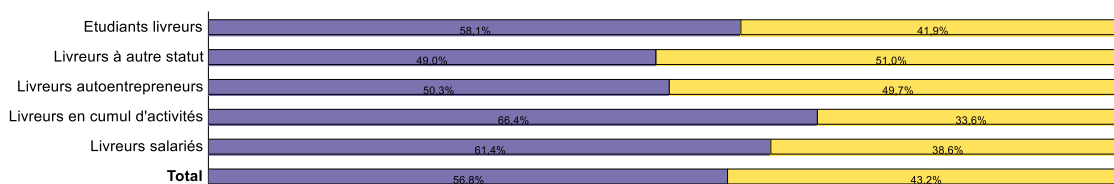


Figure 71 : Connaissance de l'existence d'élections de représentants de livreurs organisées en mai 2022 par catégorie de livreurs (échantillon total - n=666)

De **premières élections de représentants de livreurs** sont organisées du 9 au 16 **mai 2022**. Neufs organisations⁵⁷ de représentants de livreurs ont été retenues en vue de ces premières élections professionnelles des plateformes. Notons l'originalité du scrutin, où les mêmes travailleurs pourront choisir soit une organisation syndicale soit une organisation patronale pour les représenter. Certains collectifs ont refusé de participer (le CLAP à Paris notamment). Les organisations qui recueilleront au moins 5% des suffrages exprimés seront reconnues représentatives⁵⁸. L'objectif de ces élections est de mettre en place un dialogue social entre les plateformes et les travailleurs indépendants, leur mise en place a été rendue obligatoire par le législateur⁵⁹. Le fait de disposer de représentants entend permettre la conclusion d'accords avec les plateformes sur la rémunération, la santé au travail (notamment la mise à disposition de lieux de repos) ou la formation professionnelle.

Parmi les livreurs enquêtés, **plus de la moitié sont au courant** de la tenue d'élections de représentants en mai 2022 (56,8%). La méconnaissance de l'organisation des élections est plus importante à Paris qu'à Courbevoie, où 47,4% des livreurs ne sont pas au courant de celles-ci contre 30,7% à Courbevoie.

⁵⁷ Six organisations syndicales (CFTC, CGT, CNT-SO, SUD Commerce, FO et UNSA), deux organisations professionnelles (Fédération nationale des autoentrepreneurs et Fédération nationale des transports routiers) ainsi que de l'association Union Indépendants.

⁵⁸ <https://www.lefigaro.fr/social/travailleurs-des-plateformes-elections-professionnelles-du-9-au-16-mai-20220113> (consulté le 07/04/2022)

⁵⁹ <https://www.latribune.fr/economie/france/droits-sociaux-des-chauffeurs-vtc-et-livreurs-le-senat-vote-un-texte-edulcore-l-opposition-s-insurge-896496.html> (consulté le 07/04/2022)

Pensez-vous participer et voter lors de ces élections de représentants ?

	Oui	Non	NSP/NSPP	Total
Etudiants livreurs	35	60	22	117
Livreurs à autre statut	17	89	41	147
Livreurs autoentrepreneurs	74	47	24	145
Livreurs en cumul d'activités	41	66	36	143
Livreurs salariés	58	49	7	114
Total	225	311	130	666

$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 77,74$; $\text{ddl} = 8$ (TS)

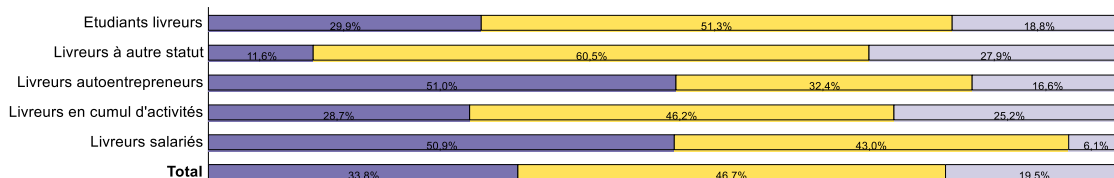


Figure 72 : Intention de participation aux élections de représentants par catégorie de livreurs (échantillon total – n=666)

Quant aux intentions de participation des enquêtés à cette élection (qu'ils en aient eu connaissance avant l'enquête ou à l'occasion de celle-ci), **un tiers d'entre eux pense y prendre part (33,8%)**. Ce sont les livreurs autoentrepreneurs et salariés qui sont les plus intéressés (51% d'intention de participer), et les livreurs à autre statut qui le sont le moins (seulement 11,6%).

1.3. Des revenus jugés insuffisants par les livreurs

Je suis satisfait de mes revenus

	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord	Pas du tout d'accord	Neutre ou sans avis	Total
Etudiants livreurs	17	36	22	33	9	117
Livreurs à autre statut	9	72	28	30	8	147
Livreurs autoentrepreneurs	16	65	47	8	9	145
Livreurs en cumul d'activités	16	41	45	28	13	143
Livreurs salariés	8	29	14	33	30	114
Total	66	243	156	132	69	666

$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 98,43$; $\text{ddl} = 16$ (TS)

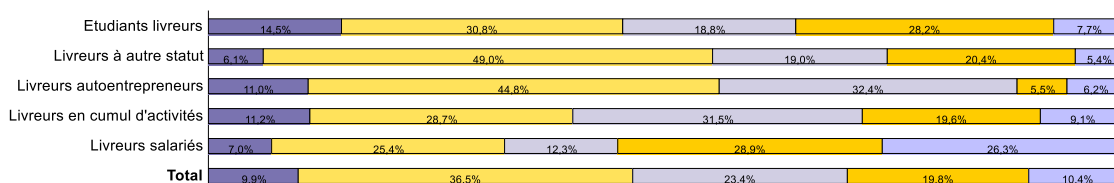


Figure 73 : Opinion des livreurs sur les revenus qu'ils tirent de leur activité de livraison par catégorie de livreurs (échantillon total – n=666)

Un peu moins de la moitié des livreurs se disent **satisfaits de leurs revenus (46,4%)** : seuls 9,9% sont tout à fait satisfaits de leurs revenus, et 38,5% en sont plutôt satisfaits. Cette proportion apparaît légèrement en hausse par rapport à l'enquête de 2021 : elle était alors de 39,5%. Elle se rapproche néanmoins de celle observée en 2020 (50%). Rappelons aussi que les livreurs ont un volume d'activité plus important dans l'enquête 2022 que dans l'enquête 2021 (heures par jour, jours par semaine et nombre de courses par jour). Les plateformes rémunérant les livreurs à la course, cela peut expliquer cette hausse de la satisfaction concernant les revenus.

Aucune différence significative n'est observée entre Paris et Courbevoie concernant la satisfaction des revenus des livreurs.

Les **livreurs salariés** apparaissent comme les **moins satisfaits de leurs revenus** (seuls 32,4% le sont). Ils représentaient toutefois la part la plus faible de l'échantillon gagnant moins de 1 000 euros par mois (8,8%, contre 21,7% pour le reste de l'échantillon). À l'inverse, les **plus satisfaits** sont les **autoentrepreneurs**, puisque 55,8% d'entre eux se déclarent tout à fait d'accord ou plutôt d'accord à l'affirmation « je suis satisfait de mes revenus ». C'est également la catégorie qui a déclaré gagner les plus hauts revenus parmi l'ensemble de l'échantillon puisque 35,4% d'entre eux déclaraient gagner plus de 1 500 euros par mois, contre 17,4% pour l'ensemble de l'échantillon.

1.4. Perspectives en tant que livreur

Je m'imagine encore livreur dans 6 mois

	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord	Pas du tout d'accord	Neutre ou sans avis	Total
Etudiants livreurs	20	41	7	17	32	117
Livreurs à autre statut	33	61	2	7	44	147
Livreurs autoentrepreneurs	29	74	16	2	24	145
Livreurs en cumul d'activités	42	47	4	13	37	143
Livreurs salariés	61	34	3	6	10	114
Total	185	257	32	45	147	666

$p < 0,01$; $\text{Khi}^2 = 101,51$; $\text{ddl} = 16$ (TS)

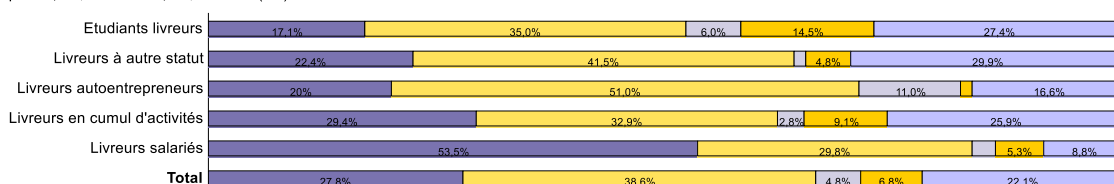


Figure 74 : Perspective des livreurs sur le maintien de cette activité à horizon six mois par catégorie de livreurs (échantillon total – n=666)

Près des **deux tiers** des enquêtés (60,9%) s'imaginent **encore livreurs dans six mois** : 27,8% sont tout à fait d'accord avec l'affirmation proposée et 38,6% plutôt d'accord. Cette part est **plus importante à Paris** qu'à Courbevoie : 68,8% des livreurs parisiens se projettent dans leur activité à horizon 6 mois, contre 59,4% des courbevoisiens.

Dans l'enquête 2021, cette question était déclinée aux horizons trois mois et un an. 64,8% des livreurs imaginaient encore réaliser cette activité à horizon trois mois, et 46,3% à horizon un an. Cette proportion avait augmenté entre 2020 et 2021. On remarque que la proportion d'enquêtés de 2022 déclarant se projeter à horizon six mois est égale à celle des enquêtés se projetant à horizon trois mois en 2021 (pour le dire autrement : même proportion de neutres ou sans avis). Cela pourrait s'expliquer par une incertitude accrue concernant le contexte économique et le marché du travail, due à la crise sanitaire et à ses effets durables dans le temps, les livreurs pouvant davantage craindre de ne pas trouver un autre emploi.

Les **livreurs salariés** sont ceux qui **se projettent le plus dans leur activité**, puisque 83,7% d'entre eux sont d'accord avec l'affirmation « je m'imagine encore livreur dans 6 mois » (53,9% tout à fait d'accord et 29,8% plutôt d'accord). Lors de l'enquête de 2021, il s'agissait au contraire de la catégorie se projetant le moins. Il s'agit d'une inversion importante. D'une part, le statut plus protecteur dont jouissent les salariés correspond davantage au résultat observé en 2022. D'autre part, la satisfaction des livreurs salariés semble s'être dégradée en 2022. À l'inverse, les **étudiants livreurs** se projettent moins dans cette activité (52,1%

pensent effectuer cette activité à horizon 6 mois), ce qui semble en concordance avec le fait que les études constituent a priori une période de vie limitée dans le temps. Ils sont suivis des livreurs en cumul d'activité (62,3%) et des livreurs à autre statut (63,9%).

1.5. Une activité exercée par défaut ?

Je n'arrive pas à trouver d'autre travail

	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord	Pas du tout d'accord	Neutre ou sans avis	Total
Etudiants livreurs	9	33	14	32	29	117
Livreurs à autre statut	22	35	19	30	41	147
Livreurs autoentrepreneurs	16	64	25	26	14	145
Livreurs en cumul d'activités	11	32	13	45	42	143
Livreurs salariés	11	16	10	47	30	114
Total	69	180	81	180	156	666

$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 66,87$; $\text{ddl} = 16$ (TS)

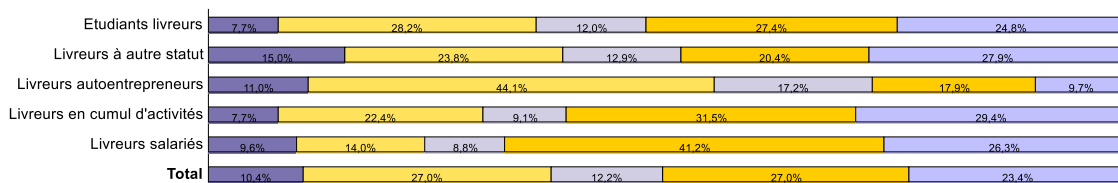


Figure 75 : Difficulté des livreurs à trouver une autre activité rémunérée que la livraison par catégorie de livreurs (échantillon total – n=666)

37,4% 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 » : 10,4% sont tout à fait à fait d'accord avec cette dernière et 27% plutôt d'accord. À Paris, cette proportion est plus importante : 39,4% ont déclaré ne pas arriver à trouver d'autre travail (9,6% tout à fait d'accord et 29,9% plutôt d'accord), contre 31,7% à Courbevoie (12,7% tout à fait d'accord et 18,7% plutôt d'accord). En 2021, 37% des enquêtés avaient déclaré ne pas arriver à trouver d'autre travail, une proportion presque identique à celle observée cette année.

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 45,1% d'entre eux). Les **livreurs salariés** sont à l'inverse **moins fréquemment** livreurs par défaut (37,4% 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. Les livreurs n'ayant pas de diplôme de l'enseignement supérieur sont 43,3% à déclarer ne pas réussir à trouver un autre travail, contre 21,9% des livreurs diplômés de l'enseignement supérieur.

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

	Oui et j'ai déjà postulé à des offres de ce type	Oui mais je n'ai encore jamais postulé à des offres de ce type	Non, je ne suis pas intéressé	NSP/NSPP	Total
Etudiants livreurs	19	36	27	35	117
Livreurs à autre statut	21	73	16	37	147
Livreurs autoentrepreneurs	34	70	24	17	145
Livreurs en cumul d'activités	21	45	34	43	143
Livreurs salariés	4	32	67	11	114
Total	99	256	168	143	666

$p = 0,00$; $\text{Khi}^2 = 123,60$; $\text{ddl} = 12$ (TS)

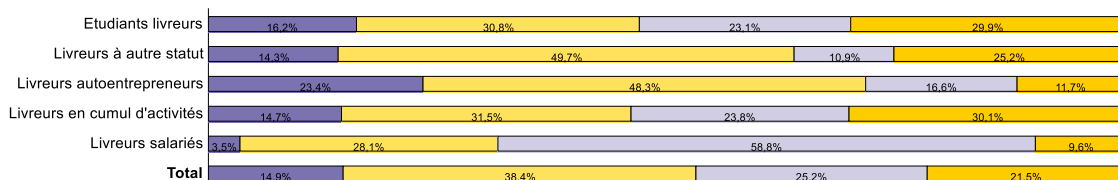


Figure 76 : Intérêt des livreurs pour des offres d'emploi en tant que salarié dans le secteur de la livraison ou de la logistique par catégorie de livreurs (échantillon total – n=666)

La moitié (53,3%) 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**, plus précisément 14,9% des enquêtés ont déjà postulé à ce type d'offres et 38,4% des livreurs se disent intéressés mais n'ont jamais postulé à des offres de ce type. Les livreurs courbevoisiens sont davantage intéressés par ce type d'emploi : 47% sont intéressés mais n'ont jamais postulé contre 35,6% des Parisiens, toutefois la part de livreurs étant intéressés et ayant déjà postulé à des offres de ce type est similaire entre les deux zones d'enquête (15,1% des livreurs courbevoisiens contre 14,8% des livreurs parisiens). L'intérêt des livreurs pour ce type d'emploi a légèrement diminué par rapport à l'enquête de 2021, où 60,2% des répondants à l'enquête étaient intéressés par ce type d'offre.

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 autoentrepreneurs (71,7%)** qu'au sein des autres catégories. Les livreurs **salariés** témoignent par contre d'un **intérêt moins important (31,6%)**, certainement car ils sont, de fait, déjà salariés et qu'ils sont aussi plus nombreux à s'imaginer toujours livreurs dans un avenir proche (six mois).

Seriez-vous intéressé pour travailler en tant que livreur pour une plateforme de livraison rapide de courses de type Gorillas, Flink ou Getir ?

	Oui et j'ai déjà postulé à des offres de ce type	Oui mais je n'ai encore jamais postulé à des offres de ce type	Non, je ne suis pas intéressé	NSP/NSPP	Total
Etudiants livreurs	7	41	31	38	117
Livreurs à autre statut	16	76	17	38	147
Livreurs autoentrepreneurs	20	69	33	23	145
Livreurs en cumul d'activités	15	48	30	50	143
Livreurs salariés	3	28	69	14	114
Total	61	262	180	163	666

$p = 0,00$; $\text{Khi}^2 = 111,24$; $\text{ddl} = 12$ (TS)

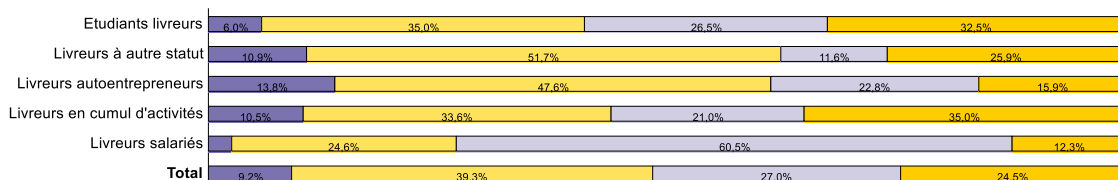


Figure 77 : Intérêt des livreurs pour des offres d'emploi sur des plateformes de livraison rapide de course par catégorie de livreurs (échantillon total - n=666)

Les **plateformes de livraisons rapides de courses d'épicerie** et dépannage, ou quick commerce se sont considérablement développées en 2021 et en 2022. Il s'agit de services numériques de livraison instantanée de courses. L'implantation de plateformes telles que Gorillas, Flink ou Gopuff a pu être remarquée en Île-de-France. Celles-ci proposent des livraisons en moins de 10 minutes, depuis des entrepôts de quartier « *dark stores* ». Toutefois, ces plateformes fonctionnent de manière distincte des plateformes de livraison de repas rapides : elles ont (pour le moment) davantage tendance à salarier leurs livreurs, à les rémunérer à l'heure et à fournir des véhicules aux employés.

La proportion d'enquêtés **intéressés pour travailler en tant que livreur pour une plateforme de livraison rapide** est similaire à celle des enquêtés intéressés pour travailler en tant que salarié dans le secteur de la livraison ou de la logistique, respectivement **48,5%** et **53,3%**. **9,2%** des enquêtés sont intéressés et ont déjà postulé à des offres pour travailler en tant que livreur pour une plateforme de *quick commerce*.

Les **livreurs autoentrepreneurs et les livreurs à autre statut** constituent les catégories ayant majoritairement déclaré être intéressés par ce type de travail (respectivement à hauteur de **61,4%** et **62,6%**). À l'inverse les livreurs salariés le sont moins (seuls **27,2%** ont déclaré être intéressés).

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

Lors de l'enquête de menée en 2021, des questions spécifiques en lien avec le contexte sanitaire alors en cours avaient été ajoutées. Les activités de livraison pour les plateformes faisaient en effet partie des rares activités autorisées lors des confinements et couvre-feu.

Les conditions sanitaires et les restrictions liées étant allégées lors de la réalisation de l'enquête en mars 2022, les questions liées à la pandémie se concentrent davantage, pour cette édition de l'enquête, sur les impacts et conséquences sur le travail des livreurs, sur leur activité. D'une part, les commandes à domicile ont pu s'ancrent dans les pratiques des Parisiens ou Courbevoisiens, faute de restaurants et face aux restrictions sanitaires au plus fort de la crise ; d'autre part cette activité a pu se pérenniser chez certains

livreurs, ce qui a pu notamment être remarqué par l'augmentation de l'ancienneté. Que pensent les livreurs de effets de la pandémie ?

2.1. L'impact de la crise sur les commandes et sur l'activité des livreurs : des impacts différenciés en fonction du statut des livreurs

Selon vous, la pandémie ... ?

	A permis d'augmenter les commandes via les plateformes et l'activité pour les livreurs	A permis d'augmenter les commandes via les plateformes mais le nombre de courses par livreur a baissé	N'a pas permis d'augmenter les commandes ou l'activité des livreurs	Total
Etudiants livreurs	61	37	19	117
Livreurs à autre statut	61	36	50	147
Livreurs autoentrepreneurs	56	58	31	145
Livreurs en cumul d'activités	79	34	30	143
Livreurs salariés	24	86	4	114
Total	281	251	134	666

$p = 0,00$; $\text{Khi}^2 = 110,42$; $\text{ddl} = 8$ (TS)

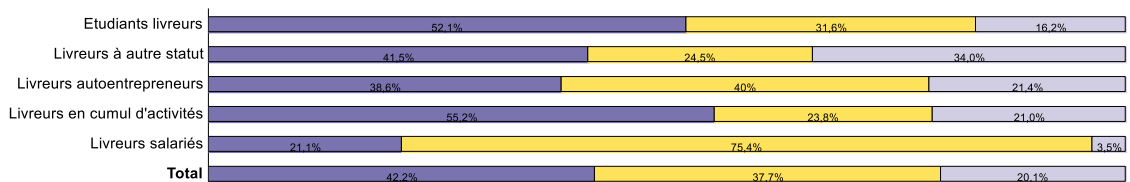


Figure 78 : Conséquences de la pandémie sur le volume de commandes et de courses par livreur, par catégorie de livreurs (échantillon total - n=666)

L'enquête de 2021 avait permis de mettre en lumière le fait que près d'un tiers des enquêtés avaient déclaré être devenus livreurs suite à la crise sanitaire. Le nombre de livreurs ainsi que le nombre de commandes via les plateformes semblent avoir progressé par rapport au début de la crise sanitaire.

Ainsi, **près de 80% (79,9%) des livreurs considèrent que la pandémie a permis d'augmenter les commandes** via les plateformes de livraison. Toutefois, parmi ces derniers, **près de la moitié (47,1%)** affirme que le **nombre de courses par livreurs a baissé**, l'offre de livreurs serait donc supérieure à la demande de courses. Les livreurs salariés constituent la principale catégorie à avoir choisi cette affirmation : pour 75,4% d'entre eux la crise a permis d'augmenter les commandes via les plateformes et le nombre de courses par livreur a baissé. Il s'agit également de la catégorie ayant la plus grande ancienneté, 93,6% d'entre eux des livreurs travaillent depuis plus de 6 mois, contre 84,1% pour l'ensemble de l'échantillon.

Près de la moitié des livreurs parisiens considèrent que la pandémie a permis d'augmenter les commandes via les plateformes et l'activité pour les livreurs (52,4% d'entre eux), tandis que ce n'est le cas que de 12% des livreurs courbevoisiens. En effet, plus la moitié des livreurs enquêtés à Courbevoie (53,8%) ont noté une augmentation du nombre de commandes sur les plateformes, mais une baisse du nombre de courses par livreurs. À l'affirmation « Il y a trop de livreurs sur les plateformes par rapport au nombre de courses proposées », ils étaient 47,9% à être tout à fait d'accord, contre 43% des livreurs parisiens.

2.2. Des conditions de travail détériorées par la crise

Pour vous, quel a été l'impact de la pandémie sur les conditions de travail des livreurs ?

	La crise sanitaire a amélioré les conditions de travail des livreurs	La crise sanitaire a détérioré les conditions de travail des livreurs	La crise sanitaire n'a pas eu d'impact sur les conditions de travail des livreurs	Total
Etudiants livreurs	21	56	40	117
Livreurs à autre statut	20	57	70	147
Livreurs autoentrepreneurs	32	30	83	145
Livreurs en cumul d'activités	27	77	39	143
Livreurs salariés	11	95	8	114
Total	111	315	240	666

$p = 0,00$; $\text{Khi}2 = 117,20$; $\text{ddl} = 8$ (TS)

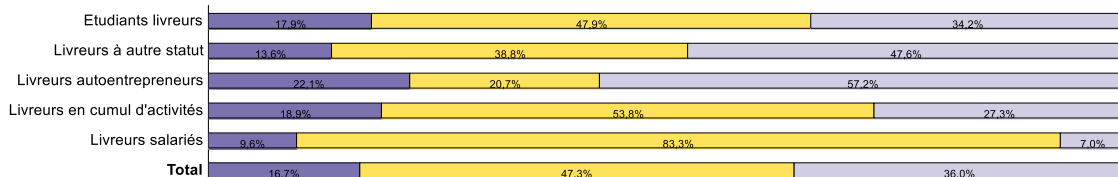


Figure 79 : Perception des impacts de la crise sanitaire par catégorie de livreurs (échantillon total - n=666)

Un **peu moins de la moitié** (soit 47,3%) des enquêtés estime que la pandémie a **détérioré les conditions de travail**, et seulement 16,7% qu'elle les a améliorées. 36% des enquêtés considèrent que la crise sanitaire n'a pas eu d'impact sur les conditions de travail des livreurs. 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. En 2021, 57,1% des enquêtés estimaient que la crise avait détérioré leurs conditions de travail, toutefois les conditions de travail étaient différentes (notamment la réduction de la circulation routière, liée aux périodes de confinement, couvre-feu, l'exposition au Covid-19...).

Pour vous, quel a été l'impact de la pandémie sur les conditions de travail des livreurs ?

	La crise sanitaire a amélioré les conditions de travail des livreurs	La crise sanitaire a détérioré les conditions de travail des livreurs	La crise sanitaire n'a pas eu d'impact sur les conditions de travail des livreurs	Total
Courbevoie	3	75	88	166
Paris	108	240	152	500
Total	111	315	240	666

$p = <0,01$; $\text{Khi}2 = 47,19$; $\text{ddl} = 2$ (TS)

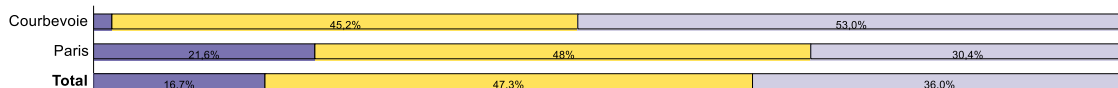


Figure 80 : Perception des impacts de la crise sanitaire des livreurs enquêtés à Paris et à Courbevoie (n=666)

Une amélioration des conditions de travail permise par la crise **est davantage ressentie à Paris qu'à Courbevoie** : 21,9% des livreurs parisiens déclarent une amélioration de leurs conditions de travail contre 1,8% pour les livreurs courbevoisiens.

Ce sont les **livreurs salariés, les livreurs en cumul d'activités et les étudiants livreurs** qui ont davantage exprimé le constat d'une **dégradation** des conditions de travail des livreurs (83,3% pour les livreurs salariés, 53,8% pour les livreurs en cumul d'activités et 47,9% des étudiants livreurs).

Pour résumer l'impact de la pandémie, les livreurs salariés se distinguent comme la catégorie ayant davantage constaté une dégradation de ses conditions de travail, alors même que c'est le statut censé être le plus protecteur. À l'inverse, lors de l'enquête de 2021, ils constituaient la catégorie la plus épargnée.

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

Les résultats de l'enquête auprès des livreurs courbevoisiens et parisiens ont mis en lumière une opinion majoritairement négative des livreurs sur leurs conditions de travail. Celles-ci semblent s'être dégradées par rapport à 2021. Le risque d'accident, les conditions météorologiques et la difficulté physique de l'activité de livraison sont principalement considérées comme difficiles. Alors que les salariés étaient en 2021 les plus satisfaits, c'est désormais la catégorie la moins satisfaite, ce qui interroge sur le caractère censément protecteur de ce statut.

Face aux divers inconvénients semblant accompagner l'activité de livreurs, l'autonomie apparaît comme un avantage indéniable de l'activité de livraison. La proportion de livreurs syndiqués ou intéressés par le fait de le devenir, même si elle reste faible (12,6% et 38,1%) a progressé comparativement à l'enquête de 2021. Toutefois un peu moins de la moitié des livreurs a déclaré n'être pas au courant de l'organisation d'élections de représentants de livreurs en mai 2022.

Près de la moitié des livreurs ne sont pas satisfaits de leurs revenus (46,4%), une proportion en hausse par rapport à 2021, tandis que les livreurs ont un volume horaire plus important.

Trois livreurs sur cinq (60,9%) s'imaginent encore livreurs dans six mois, soit la même proportion de livreurs se projetant à trois mois en 2021, Cela pourrait s'expliquer par une incertitude accrue concernant le contexte économique et le marché du travail.

37% des livreurs semblent exercer cette activité par défaut et ce sont les livreurs les moins diplômés qui ont le plus de mal à trouver un autre emploi.

La moitié des répondants de l'enquête est intéressée par les offres d'emploi en tant que salarié dans le secteur de la livraison ou de la logistique, ainsi que pour travailler en tant que livreur pour une plateforme de livraison rapide (offre s'étant considérablement développée en 2021 et 2022).

La majorité des livreurs considère que la crise sanitaire a entraîné une augmentation du nombre de commandes via les plateformes de livraison, notamment en raison d'un ancrage de cette pratique. Cette évolution a été perçue de manière différenciée à Paris et à Courbevoie : 52,4% des livreurs parisiens considèrent que la pandémie a permis une augmentation des commandes et de l'activité des livreurs, tandis que ce n'est le cas que de 12% des livreurs courbevoisiens. Cet écart se retrouve également au niveau de la perception des effets de la pandémie sur les conditions de travail des livreurs : 21,9% des livreurs parisiens déclarent une amélioration de celle-ci, contre 1,8% des livreurs courbevoisiens. Toutefois, un peu moins de la moitié des enquêtés estiment que la pandémie a détérioré leurs conditions de travail. Les livreurs salariés se distinguent comme la catégorie ayant davantage constaté une dégradation de ses conditions de travail, alors qu'à l'inverse, lors de l'enquête de 2021, ils constituaient la catégorie la plus épargnée.

Conclusion

Cette troisième étude menée permet la production de **données objectives et quantifiées les livreurs**. Faisant suite aux éditions 2020 et 2021 et adoptant la même méthodologie, elle permet également de suivre les **évolutions** de cette activité et du profil de ceux qui l'exercent avec la crise sanitaire (l'enquête 2020 a été réalisée juste avant le début de la crise sanitaire), mais également avec les évolutions contextuelles pouvant affecter l'activité de livraison (développement du *quick commerce*, organisation d'élections de représentants). Cette étude repose sur une enquête quantitative auprès de **500 livreurs du quart nord-est de Paris** et intègre pour la première fois un complément réalisé à **Courbevoie** avec 166 enquêtés.

En 2022, le profil des livreurs est similaire à celui observé en 2021 : une grande majorité d'**hommes, jeunes** et **peu diplômés**, dont seule une minorité a la nationalité française. Un léger rajeunissement des livreurs par rapport à 2021 peut cependant être observé. La proportion d'**étudiants** parmi les livreurs demeure stable (un peu moins d'**un cinquième**). En revanche, la part de livreurs exerçant en parallèle une **autre activité professionnelle** (majoritairement à temps partiel) a **fortement progressé**, passant de 11,5% en 2021 à 28,6% en 2022. Cela pourrait être lié à une précarisation de l'activité de livraison, ne permettant pas de générer à elle-seule des revenus suffisants (baisse de la rémunération obtenue par les livreurs rapportée au nombre d'heures travaillées). Un peu plus d'**un tiers** des livreurs exercent cette activité en tant qu'**autoentrepreneurs**, contre plus de la moitié l'année précédente. La part de salariés est restée stable (environ un quart des livreurs), de même que la part de coopérateurs (environ 10%), qui tendrait donc à se stabiliser après une forte augmentation entre 2020 et 2021. Les livreurs enquêtés à Courbevoie se distinguent essentiellement de ceux enquêtés à Paris par leur moindre proportion d'étudiants.

L'**ancienneté** demeure **faible** mais semble avoir **progressé** par rapport à 2021 : les deux tiers des livreurs exerçaient alors cette activité depuis moins d'un an, contre seulement un tiers en 2022. La part des enquêtés pour lesquels cette activité est la première en France a également diminué. Ces éléments font donc ressortir une certaine **stabilisation de l'activité de livreurs**, qui pourrait entre autres s'expliquer par un ancrage de l'activité suite à la crise sanitaire, même si la livraison peut toujours constituer une activité précaire, de transition ou d'insertion.

Les plateformes les plus représentées restent **Deliveroo** (62% des enquêtés travaillent pour cette dernière), suivie d'**Uber Eats** (41%). Par rapport à l'enquête 2021, **les livreurs travaillent plus fréquemment pour plusieurs plateformes** (31,5% contre 11% en 2021). Le **vélo** reste le mode de livraison le plus utilisé par les livreurs (60% des enquêtés l'utilisaient le jour de l'enquête), suivi du **deux-roues motorisé** (36,6%). Celui-ci est davantage utilisé à Courbevoie qu'à Paris, alors que c'est l'inverse pour le vélo partagé. Parmi les livreurs enquêtés à **Paris**, la proportion de livreurs à deux-roues motorisé est restée stable par rapport à l'année précédente, mais la part de livreurs à **vélo** a **augmenté** (passage de 46% à 62,4%). Plus précisément, on observe une **augmentation** de l'usage de **Vélib'** (les Vélib' électriques étant toujours plus utilisés que les Vélib' mécaniques).

Une **progression du volume d'activité** des livreurs a été observée par rapport à 2021 (les livreurs travaillent plus de jours par semaine, plus d'heures par jour, et effectuent également plus de courses). En 2022, **plus de la moitié des livreurs travaille plus de cinq jours par semaine**. En moyenne, les livreurs travaillent **8h41 par jour** (médiane de 9 heures), contre 6h45 en 2021. En 2022, les livreurs effectuent en moyenne 20 livraisons par jour travaillé (18 en 2021), soit une moyenne de 2,3 courses par heure. Les livreurs parcourent en moyenne 36,7 km par journée de travail. À noter que les livreurs parisiens parcourent davantage de kilomètres que les livreurs courbevoisiens, alors qu'ils ne se distinguent pas significativement en ce qui concerne leur volume d'activité. Les **livreurs salariés** constituent la catégorie qui effectue le plus de livraisons par jour, ont le temps de travail quotidien le plus important et parcourent les distances les plus importantes. À noter qu'ils utilisent plus fréquemment des deux-roues motorisés pour leurs livraisons.

Plus de 80% des livreurs gagnent **moins de 1 500€ par mois** grâce à cette activité. Les revenus des livreurs (déclarés par tranches) sont similaires à 2021 alors que leur volume d'activité a augmenté, suggérant une **érosion de leurs revenus horaires**. La pratique du **partage de compte**, bien qu'interdite ou strictement encadré, a **doublé** par rapport à 2021, 24% de l'échantillon enquêté serait concerné, en tant que prêteur ou tant qu'emprunteur (12% en 2021).

Enfin, pour ce qui est de l'opinion des livreurs sur leur activité, l'enquête menée en 2022 fait état d'une **dégradation de l'opinion des livreurs sur leurs conditions de travail** par rapport à 2021, portant sur tous les indicateurs enquêtés. L'élément jugé le plus négativement est le risque d'accident, suivi de la difficulté physique du métier, des conditions météorologiques et des horaires de travail. S'ils constituent aujourd'hui la catégorie la plus satisfaite de ses relations avec les clients, restaurateurs et plateformes, les **livreurs salariés** constituent, de manière générale, la catégorie la **moins satisfaite sur les autres dimensions de ses conditions d'emploi**, alors que c'était la catégorie la plus satisfaite en 2021. Parmi les livreurs non salariés, l'**autonomie** permise par cette activité reste toutefois un avantage apprécié malgré les nombreux inconvénients et difficultés liées au métier. Malgré leur insatisfaction, les livreurs se projettent davantage dans leur activité qu'en 2021, pouvant s'expliquer par une **incertitude accrue concernant le contexte économique et le marché du travail ou par l'impossibilité de trouver un autre emploi** : 37% des livreurs semblent exercer cette activité par défaut et ce sont les livreurs les moins diplômés qui ont le plus de mal à trouver un autre type d'emploi. La participation des livreurs à une **activité syndicale** a progressé, même si elle reste faible (12,6% des livreurs sont membre d'un syndicat ou d'un collectif de défense des droits des livreurs, contre 7% en 2021). Plus de la moitié des livreurs sont au courant de la tenue d'**élections de représentants** en mai 2022, et environ un tiers pense y prendre part.

L'édition 2022 de l'enquête auprès des livreurs a été réalisée dans un **contexte de sortie de crise sanitaire** (absence de restriction durant la période d'enquête). Mettant en lumière une **dégradation des conditions de travail des livreurs** (dégradation de l'opinion, augmentation du volume de travail et du cumul d'activités ou de plateformes sans hausse des revenus, stabilisation dans l'activité de livraison), les résultats de cette étude peuvent illustrer les conséquences économiques et sociales de deux années de crise, même si les livreurs sont cette année moins nombreux à déclarer que la crise a détérioré leurs conditions de travail. L'insatisfaction croissante des **livreurs salariés** interpelle (catégorie la moins satisfaite), alors que ce statut d'emploi peut être considéré comme protecteur (et semblait l'être en 2021).

Enfin, l'enquête complémentaire réalisée à **Courbevoie** ne montre pas de différence majeure dans le profil des livreurs (si ce n'est que ceux interrogés à Paris sont plus fréquemment étudiants, mais cela suit la tendance observée au sein de la population générale). Ils se distinguent par le **type de véhicule** utilisé (davantage de deux-roues motorisés pour les livreurs de Courbevoie, et moins de vélos partagés) et ont également un secteur de livraison plus resserré, parcourant des distances plus courtes.

Table des figures

Figure 1 : Lieux d'enquêtes à Paris (échantillon - n=500)	9
Figure 2 : Lieux d'enquête à Courbevoie (échantillon – n=166)	10
Figure 3 : Marges d'erreur à 95% applicables aux résultats de l'enquête	11
Figure 4 : Aide à la lecture des tableaux croisés et graphiques – Figure d'illustration	11
Figure 5 : Répartition des livreurs par sexe (échantillon total – n=666)	14
Figure 6 : Répartition des livreurs par tranche d'âge (échantillon des livreurs ayant accepté d'indiquer leur âge – n=455)	14
Figure 7 : Répartition des livreurs par situation familiale (échantillon total – n=666).....	15
Figure 8 : Répartition des lieux d'habitation des livreurs entre Paris, petite et grande couronnes (échantillon total – n=666)	16
Figure 9 : Département de résidence des livreurs enquêtés à Paris (n=500)	17
Figure 10 : Département de résidence des livreurs enquêtés à Courbevoie (n=166)	17
Figure 11 : Répartition des livreurs par nationalité (échantillon total – n=666)	18
Figure 12 : Répartition des livreurs par plus haut diplôme obtenu (échantillon total – n=666).....	18
Figure 13 : Répartition des livreurs étudiants ou en formation (échantillon n=666).....	19
Figure 14 : Répartition des livreurs ayant une autre activité professionnelle (échantillon n=666)	20
Figure 15 : Intérêt pour des offres d'emploi en tant que salarié dans le secteur de la livraison ou de la logistique à Paris et à Courbevoie (échantillon total - n=666).....	20
Figure 16 : Répartition des livreurs par statut (échantillon n=666)	21
Figure 17 : Connaissance du statut de coopérateur (échantillon total – n=666)	22
Figure 18 : Répartition des livreurs selon la typologie d'activité et de statut établie (échantillon n=666) .	23
Figure 19 : Schéma de la typologie d'activité et de statut établie.....	24
Figure 20 : Ancienneté des livreurs par catégorie (échantillon total – n=666).....	29
Figure 21 : Première activité professionnelle des livreurs en France par catégorie (échantillon total – n=666).....	30
Figure 22 : Entrée dans l'activité de livraison (échantillon total – n=666).....	31
Figure 23 : Entrée dans l'activité de livraison par catégorie de livreurs – plusieurs réponses possibles (échantillon total – n=666)	31
Figure 24 : Plateformes pour lesquelles travaillent les livreurs (échantillon total – n=666).....	32
Figure 25 : Plateformes pour lesquelles travaillent les livreurs par catégorie, incluant les livreurs enquêtés travaillant pour plusieurs plateformes (échantillon total – n=666)	33
Figure 26 : Plateformes pour lesquelles travaillent les livreurs par ville, incluant les livreurs enquêtés travaillant pour plusieurs plateformes (échantillon total – n=666)	34
Figure 27 : Répartition des livreurs selon le véhicule utilisé (échantillon des livreurs pour lesquels les réponses à cette question ne sont pas invalides – n=473).....	35
Figure 28 : Typologie de véhicule utilisé par les livreurs en fonction de la zone où été enquêté les livreurs (échantillon des livreurs pour lesquels les réponses à la question du véhicule ne sont pas invalides – n=473).....	35

Figure 29 : Type de véhicule utilisé par catégorie de livreurs (échantillon des livreurs pour lesquels les réponses à la question du véhicule ne sont pas invalides – n=473)	37
Figure 30 : Possession d'une licence selon le type de véhicule utilisé (échantillon des livreurs utilisant un véhicule motorisé et pour lesquels les réponses à la question du véhicule ne sont pas invalides – n=195)	38
Figure 31 : Raisons du choix du type de véhicule (échantillon des livreurs pour lesquels les réponses à cette question ne sont pas invalides – n=473)	38
Figure 32 : Raisons du choix du type de véhicule pour les utilisateurs de vélo mécanique (échantillon des livreurs utilisant un vélo mécanique et pour lesquels les réponses à cette question ne sont pas invalides – n=164).....	39
Figure 33 : Raisons du choix du type de véhicule pour les utilisateurs de vélo à assistance électrique (échantillon des livreurs utilisant un VAE et pour lesquels les réponses à cette question ne sont pas invalides – n=120).....	39
Figure 34 : Raisons du choix du type de véhicule pour les utilisateurs de deux-roues motorisé (échantillon des livreurs utilisant un 2RM et pour lesquels les réponses à cette question ne sont pas invalides – n=173)	40
Figure 35 : Choix d'un véhicule personnel ou partagé à Paris et à Courbevoie (échantillon des livreurs pour lesquels les réponses à cette question ne sont pas invalides – n=473).....	40
Figure 36 : Choix du type de véhicule partagé ou personnel par catégorie de livreurs (échantillon des livreurs pour lesquels les réponses à la question du véhicule ne sont pas invalides – n=473).....	41
Figure 37 : Raison de l'utilisation d'un véhicule en libre-service (sous-échantillon des livreurs utilisant un Vélib' ou une trottinette en libre-service et pour lesquels les réponses à la question du véhicule ne sont pas invalides – n=216)	41
Figure 38 : Secteur habituel de chargement des livreurs parisiens (zone où ils réceptionnent les commandes) par catégorie (échantillon total – n=500)	42
Figure 39 : Secteur habituel de chargement des livreurs courbevoisiens (zone où ils réceptionnent les commandes) par catégorie (échantillon total – n=166)	43
Figure 40 : Mode d'accès à la zone de chargement en fonction du véhicule utilisé (échantillon total – n=666).....	44
Figure 41 : Temps d'accès à la zone de chargement en fonction du mode d'accès (échantillon total – n=666).....	45
Figure 42 : Typologie de destination des livreurs enquêtés (n =666)	46
Figure 43 : Distance de la dernière livraison par catégorie de livreurs (sous-échantillon des livreurs utilisant un véhicule individuel – n=666)	47
Figure 44 : Distance de la dernière course et véhicule utilisé pour la livraison (échantillon des livreurs pour lesquels les réponses à la question du véhicule ne sont pas invalides – n=473)	47
Figure 45 : Nombre moyen de jours de livraison hebdomadaire par catégorie de livreurs (échantillon total – n=666).....	48

Figure 46 : Nombre moyen d'heures de travail quotidiennes par catégorie de livreurs (échantillon total – n=666).....	49
Figure 47 : Nombre moyen de livraisons quotidiennes par catégorie de livreurs (échantillon total – n=666)	50
Figure 48 : Nombre moyen de kilomètres quotidiens par catégorie de livreurs (échantillon total – n=666)	51
Figure 49 : Nombre moyen de kilomètres quotidiens des livreurs enquêtés à Paris et des livreurs enquêtés à Courbevoie (n=666)	52
Figure 50 : Rémunération mensuelle issue de l'activité de livraison par catégorie de livreurs (échantillon des livreurs ayant accepté d'indiquer leurs revenus – n=665)	53
Figure 51 : Nombre mensuel moyen d'heures travaillées par les livreurs par catégories de revenus (échantillon des livreurs ayant accepté d'indiquer leurs revenus – n=665)	54
Figure 52 : Prêt ou location de compte à un autre livreur par catégorie de livreurs (échantillon total – n=666).....	59
Figure 53 : Utilisation du compte d'un autre livreur par catégorie de livreurs (échantillon total – n=666)	60
Figure 54 : Raison d'utilisation d'un compte d'un autre livreur (échantillon des livreurs utilisant le compte de quelqu'un d'autre - n=78).....	61
Figure 55 : Opinion des livreurs sur les relations avec les clients par catégorie de livreurs (échantillon total – n=666).....	64
Figure 56 : Opinion des livreurs sur les relations avec les restaurateurs par catégorie de livreurs (échantillon total - n=666)	65
Figure 57 : Opinion des livreurs sur les relations avec les plateformes par catégorie de livreurs (échantillon total – n=666)	66
Figure 58 : Opinion des livreurs sur le nombre de livreurs par rapport au nombre de courses proposées par catégorie de livreurs (échantillon total – n=666)	67
Figure 59 : Opinion des livreurs sur le nombre de livreurs parmi les enquêtés travaillant à Paris et à Courbevoie (n=666)	67
Figure 60 : Opinion des livreurs sur le risque d'accident par catégorie de livreurs (échantillon total – n=666).....	68
Figure 61 : Occurrence d'un accident dans le cadre de l'activité de livraison par catégorie de livreurs (échantillon total – n=666)	69
Figure 62 : Conséquence de l'accident parmi les livreurs ayant déclaré avoir déjà subi un accident dans le cadre de leur activité) - plusieurs réponses possibles (échantillon des livreurs ayant déjà subi un accident n=176).....	69
Figure 63 : Opinion des livreurs sur leurs horaires de travail par catégorie de livreurs (échantillon total – n=666).....	70
Figure 64 : Opinion des livreurs sur l'aspect physique de leur activité par catégorie de livreurs (échantillon total – n=666)	71

Figure 65 : Opinion des livreurs sur l'aspect physique de leur activité par type de véhicule utilisé (échantillon des livreurs pour lesquels les réponses à cette question ne sont pas invalides – n=473).....	72
Figure 66 : Opinion des livreurs sur les conditions météorologiques par catégorie de livreurs (échantillon total – n=666)	72
Figure 67 : Opinion des livreurs sur l'autonomie dans l'organisation de leur temps de travail par catégorie de livreurs (échantillon total – n=666).....	73
Figure 68 : Opinion des livreurs sur le fait d'« être son propre patron » par catégorie de livreurs (échantillon total – n=666)	74
Figure 69 : 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=666).....	75
Figure 70 : 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=582).....	75
Figure 71 : Connaissance de l'existence d'élections de représentants de livreurs organisées en mai 2022 par catégorie de livreurs (échantillon total - n=666)	77
Figure 72 : Intention de participation aux élections de représentants par catégorie de livreurs (échantillon total – n=666)	78
Figure 73 : Opinion des livreurs sur les revenus qu'ils tirent de leur activité de livraison par catégorie de livreurs (échantillon total – n=666)	78
Figure 74 : Perspective des livreurs sur le maintien de cette activité à horizon six mois par catégorie de livreurs (échantillon total – n=666)	79
Figure 75 : Difficulté des livreurs à trouver une autre activité rémunérée que la livraison par catégorie de livreurs (échantillon total – n=666)	80
Figure 76 : 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=666)	81
Figure 77 : Intérêt des livreurs pour des offres d'emploi sur des plateformes de livraison rapide de course par catégorie de livreurs (échantillon total - n=666)	82
Figure 78 : Conséquences de la pandémie sur le volume de commandes et de courses par livreur, par catégorie de livreurs (échantillon total - n=666)	83
Figure 79 : Perception des impacts de la crise sanitaires par catégorie de livreurs (échantillon total - n=666).....	84
Figure 80 : Perception des impacts de la crise sanitaire des livreurs enquêtés à Paris et à Courbevoie (n=666)	84

Annexes

1. Questionnaire

titre_enquete

Enquête sur les livreurs des plateformes

Cible : livreurs travaillant pour des plateformes de livraisons (type : UberEats, Deliveroo, Stuart, etc.) en tant qu'activité principale ou en complément d'une autre activité professionnelle (ou estudiantine).

À lire avant de démarrer l'enquête :

Nous vous interrogeons sur votre activité de livraison. Il s'agit d'un projet de recherche mené par 6t et l'Université Gustave Eiffel. Cette enquête est anonyme et vous ne pourrez en aucun cas être personnellement identifié. Vous pouvez à tout moment décider d'arrêter de répondre à cette enquête.

0. Consentement

Acceptez-vous de participer à cette enquête ?

Oui ; Non

Si Q0=Non -> OUT

1-2. lieu_enquete

Lieu de l'enquête (adresse, station)

À remplir directement par l'enquêteur

Place de la République ; Barbès ; Rotonde Stalingrad ; Porte de Pantin ; Place de la Nation ; Ménilmontant ; Bastille ; Ledru-Rollin ; Avenue de Clichy ; Rues Cadet et Rochechouart ; Courbevoie rue Latérale ; Courbevoie Bezons/Alma ; Courbevoie Bezons / Gynemer ; Courbevoie Cavell / Silvestre ; Courbevoie Sarrail ; 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 :

- 1,UberEats
- 2,Deliveroo
- 3,Stuart
- 4,Glovo
- 5,Just Eat
- 6,Frichti
- 7,Getir
- 8,Cajoo
- 9,GoPuff
- 10,Autre, préciser
- 11,Aucune

Réponse obligatoire. Plusieurs réponses possibles

5 Si Autre : Préciser Vous n'êtes inscrit sur aucune plateforme ? Poser si Q4=11

- 1,Je ne suis inscrit sur aucune plateforme → STOP Entretien
- 2,Je suis inscrit sur une plateforme → Q4

5B Si Autre : Préciser Vous n'êtes inscrit sur aucune plateforme ? Poser si Q4=7,8,9

- 1,Je ne suis inscrit sur aucune plateforme → STOP Entretien
- 2,Je suis inscrit sur une plateforme → Q4

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.

NB : Nous n'incluons pas ici le fait d'être étudiant.

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 le plus haut diplôme que vous avez 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.

45 16. age

Pouvez-vous me dire quel est votre âge ?

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

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.

1 - 75001

2 - 75002

3 - 75003

4 - 75004

5 - 75005

6 - 75006

7 - 75007

8 - 75008

9 - 75009

10 - 75010

11 - 75011

12 - 75012

13 - 75013
14 - 75014
15 - 75015
16 - 75016
17 - 75017
18 - 75018
19 - 75019
20 - 75020
21 - 92400 - Courbevoie
22 - 92600 - Asnières-sur-Seine
23 - 92000 - Nanterre
24 - 92700 - Colombes
25 - 92110 - Clichy
26 - 92300 - Levallois-Perret
28 - 99999 - AUTRE
29 - 00000 - NE SAIT PAS
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.

🏠 21-22. nationalite

21 Quelle est votre nationalité ?

Française ; Autre

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

1, Française

🏠 2, Algérienne

🏠 3, Bengladesh

🏠 4, Congolaise

🏠 5, Guinéenne

🏠 6, Ivoirienne

🏠 7, Malienne

🏠 8, Marocaine

🏠 9, Sénégalaise

🏠 10, Tunisienne

🏠 11, Autre, préciser

🏠 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 personnel ; Scooter en libre-service (Cityscoot, Yego, Cooltra) ; Vélo personnel mécanique ; VAE personnel ; Vélib' ; Vélib' électrique ; Véligo ; Swapfiets ; autre Vélos en libre-service (Jump, Dott, Pony, etc.) ; Trotinette en libre-service ; Trotinette personnelle ; Voiture personnelle ; Utilitaire ; Autre

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

Si 23= Swapfiets : Ce vélo est-il... ? à assistance électrique ; sans assistance électrique.

24. vehicule_Autre

Si 'Autre' précisez :

Réponse obligatoire.

⊖= **15. licence**

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

Question à poser uniquement si Q23=Deux-roues motorisé personnel ; Scooter en libre-service ; Voiture personnelle ; Utilitaire.

Réponse obligatoire.

NB : Elle est nécessaire si un autoentrepreneur utilise un véhicule à moteur (scooters compris). Cela suppose d'avoir obtenu auprès de la DREAL l'autorisation d'exercer. Cela suppose de respecter l'honorabilité professionnelle, d'avoir également une capacité financière, c'est-à-dire une somme d'argent bloquée sur un compte attestant que vous êtes à bien de gérer votre entreprise, et une capacité professionnelle, c'est-à-dire une attestation indiquant que vous avez les compétences requises pour effectuer votre activité de transport de marchandises. Vous pouvez obtenir cette attestation à la suite d'un examen, ou bien si vous possédez déjà un diplôme dans la gestion des transports, ou si vous avez une expérience professionnelle dans la direction d'une entreprise de transport de marchandises.

25-26 raisons_véh

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

(plusieurs réponses possibles)

Parce que mon véhicule 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 ; Parce que c'est plus simple pour venir de chez moi, Autre préciser

Rotation aléatoire des items

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

26 si autre : préciser

Q68. Pour quelle(s) raison(s) avez-vous choisi de livrer avec ce type de véhicule ? (plusieurs réponses possibles)

C'est plus rapide ; C'est plus pratique ; C'est moins cher ; C'est moins fatiguant ; C'est moins dangereux ; C'est le véhicule que mon employeur a choisi ; Je n'ai pas le permis ou la licence pour utiliser un scooter ; Autre ; Ne sait pas.

Rotation aléatoire des items.

Si « Autre », préciser.

Réponse obligatoire

☰ **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](#)
Poser uniquement si enquête = Paris. Une question "Si Autre, précisez" est associée à cette question.

☰ **27. secteur_habituel_Autre**

Si 'Autre' précisez : Réponse obligatoire.

26B. 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 ?

[À Courbevoie uniquement](#) ; [Dans toute la banlieue ouest](#) ; [Dans la banlieue ouest et dans Paris intra-muros](#) ; [Uniquement à Courbevoie et dans Paris intra-muros](#) ; [Autre](#).

Poser uniquement si enquête = Courbevoie. 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.

Q69. En général, livrez-vous plus souvent des clients à leur domicile ou sur leur lieu de travail ? *Plus souvent au domicile ; Plus souvent sur le lieu de travail ; Aussi bien au domicile que sur le lieu de travail ; Ne sait pas*

Réponse obligatoire

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

NB : Cela signifie que vous n'avez pas de compte sur une plateforme de livraison à votre nom, mais que vous empruntez le compte de quelqu'un d'autre, soit gratuitement, soit en payant pour pouvoir utiliser son compte.

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 6 mois
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 entendu parler du métier de livreur sur les réseaux sociaux ; 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_logistique**

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

Oui et j'ai déjà postulé à des offres de ce type ; Oui mais je n'ai encore jamais postulé à des offres de ce type ; Non je ne suis pas intéressé ; Ne sait pas / Ne se prononce pas

Réponse obligatoire.

☰ **57B. interet_offres_courses**

Seriez-vous intéressé pour travailler en tant que livreur pour une plateforme de livraison rapide de courses de type Gorillas, Flink ou Getir ?

Oui et j'ai déjà postulé à des offres de ce type ; Oui mais je n'ai encore jamais postulé à des offres de ce type ; Non je ne suis pas intéressé ; Ne sait pas / Ne se prononce pas

Réponse obligatoire.

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 »

Q61D. Savez-vous que des élections de représentants de livreurs seront organisées en mai 2022 ?

Oui ; Non.

Réponse obligatoire

Q61E. Pensez-vous participer et voter lors de ces élections de représentants ?

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

Réponse obligatoire

⚙️ **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. accident_ précision**

Cet accident... ?

A Nécessité une prise en charge médicale (médecin généraliste, kiné, etc.) ; A Nécessité un passage aux urgences ; Vous a empêché de travailler pendant plusieurs jours ; Rien de tout cela.

Poser si Q63=Oui, plusieurs réponses possibles.

64.covid_activité

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

Selon vous, la pandémie ... ?

La pandémie a permis d'augmenter les commandes via les plateformes et l'activité pour les livreurs ; La pandémie a permis d'augmenter les commandes via les plateformes mais le nombre de courses par livreur a baissé ; La pandémie n'a pas permis d'augmenter les commandes ou l'activité des livreurs.

Réponse obligatoire

65.covid_conditions_travail

Pour vous, quel a été l'impact de la pandémie sur les conditions de travail des livreurs ?
La crise sanitaire a amélioré les conditions de travail des livreurs ; La crise sanitaire a détérioré les conditions de travail des livreurs ; La crise sanitaire n'a pas eu d'impact sur les conditions de travail des livreurs.

Réponse obligatoire

67.revenus

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

*Attention aux montants en mois et pas par trimestre, ici c'est **PAR MOIS***

*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***

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. Graphiques concernant uniquement l'échantillon des livreurs enquêtés à Paris (n=500)

Pour permettre une comparaison avec les éditions précédentes de l'enquête, menées uniquement à Paris intra-muros, pour les questions pour lesquelles un tri croisé par lieu d'enquête ne figure pas dans le rapport, les graphiques réalisés uniquement sur l'échantillon parisien (n=500) sont ici présentés. Pour les tris croisés, les graphiques sont présentés uniquement lorsque la différence observée est significative (test du Khi-2).

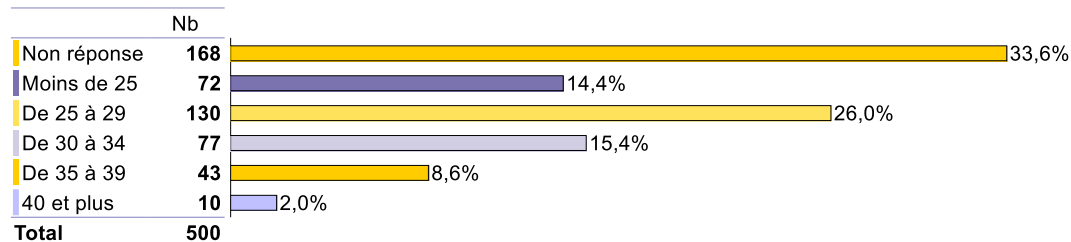
2.1. Qui sont les livreurs ?

Sexe

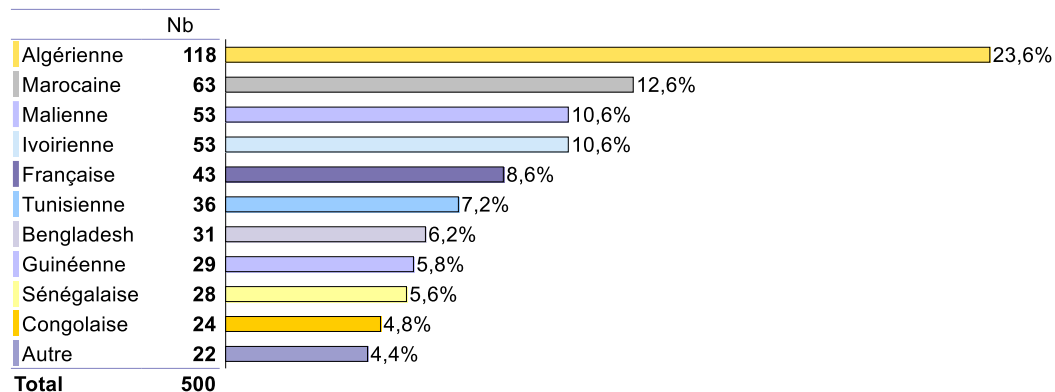


Quel âge avez-vous ?

Moyenne = 28,41 ans Médiane = 28,00 ans Ecart-type = 5,39
Min = 18 ans Max = 58 ans



Quelle est votre nationalité ?

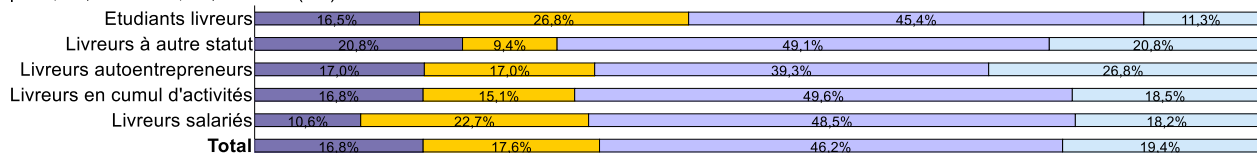


2.2. Comment travaillent les livreurs ?

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

	Moins de 6 mois	Entre 6 mois et 1 an	Entre 1 et 2 ans	Plus de 2 ans	Total
Etudiants livreurs	16	26	44	11	97
Livreurs à autre statut	22	10	52	22	106
Livreurs autoentrepreneurs	19	19	44	30	112
Livreurs en cumul d'activités	20	18	59	22	119
Livreurs salariés	7	15	32	12	66
Total	84	88	231	97	500

$p = 0,05$; $\text{Khi}^2 = 20,94$; $\text{ddl} = 12$ (PS)



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

	Oui	Non	NSP/NSPP	Total
Etudiants livreurs	22	68	7	97
Livreurs à autre statut	24	77	5	106
Livreurs autoentrepreneurs	16	91	5	112
Livreurs en cumul d'activités	11	102	6	119
Livreurs salariés	10	44	12	66
Total	83	382	35	500

$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 26,29$; $\text{ddl} = 8$ (TS)



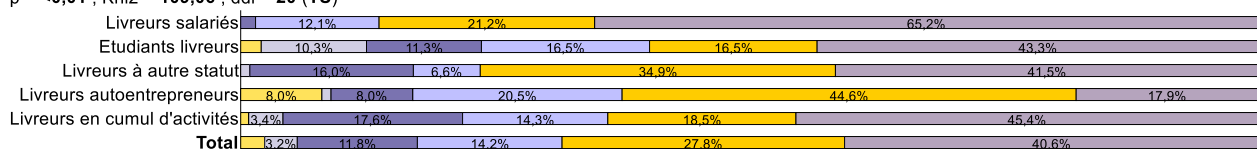
Comment êtes-vous devenu livreur ?

	Nb	Pourcentage
J'ai suivi les conseils d'un ami / un collègue	282	56,4%
Je me suis inscrit spontanément	220	44,0%
J'ai répondu à une annonce	132	26,4%
J'ai entendu parler du métier de livreur sur les réseaux sociaux	55	11,0%
J'ai suivi les conseils de Pôle Emploi	14	2,8%
Total	500	

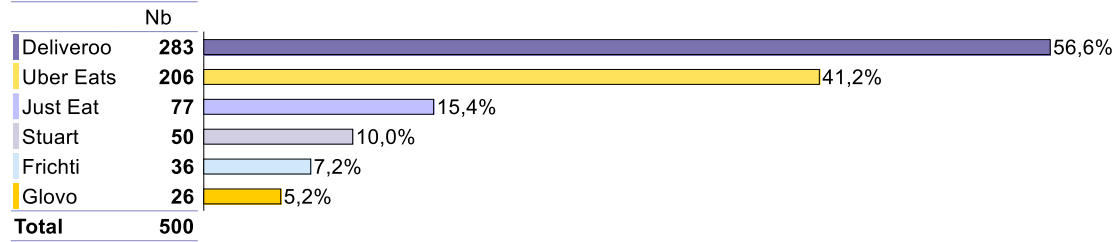
Comment êtes-vous devenus livreurs ?

	J'ai suivi les conseils de Pôle Emploi	J'ai entendu parler du métier de livreur sur les réseaux sociaux	J'ai répondu à une annonce	Je me suis inscrit spontanément	J'ai suivi les conseils d'un ami / un collègue	Plusieurs raisons	Total
Livreurs salariés	0	0	1	8	14	43	66
Etudiants livreurs	2	10	11	16	16	42	97
Livreurs à autre statut	0	1	17	7	37	44	106
Livreurs autoentrepreneurs	9	1	9	23	50	20	112
Livreurs en cumul d'activités	1	4	21	17	22	54	119
Total	12	16	59	71	139	203	500

$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 109,06$; $\text{ddl} = 20$ (TS)



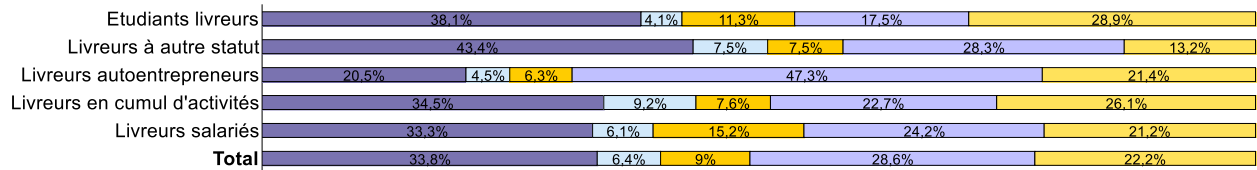
Pour quelle(s) plateforme(s) travaillez-vous ?



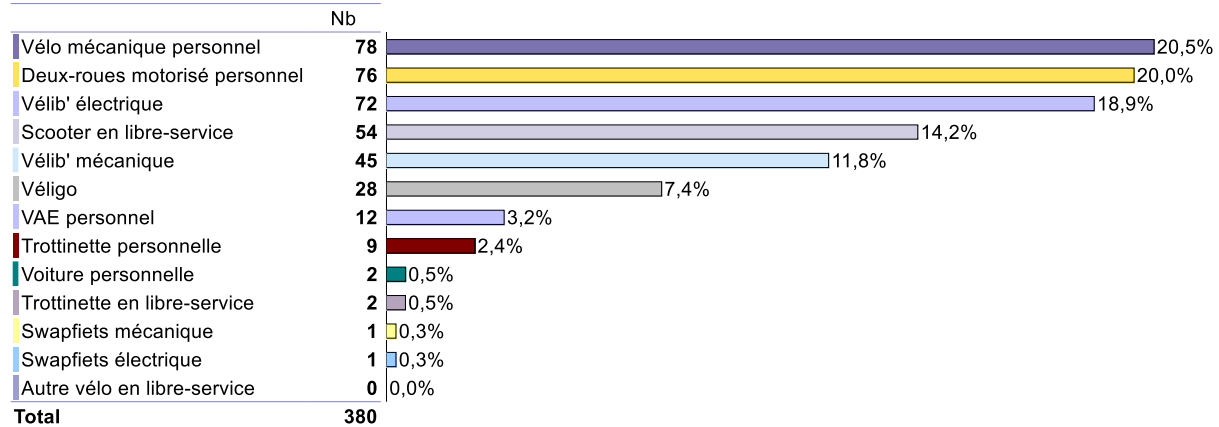
Pour quelle(s) plateforme(s) travaillez-vous ?

	Deliveroo	Glovo, Stuart, Frichti	Just Eat	Plusieurs plateformes	Uber Eats	Total
Etudiants livreurs	37	4	11	17	28	97
Livreurs à autre statut	46	8	8	30	14	106
Livreurs autoentrepreneurs	23	5	7	53	24	112
Livreurs en cumul d'activités	41	11	9	27	31	119
Livreurs salariés	22	4	10	16	14	66
Total	169	32	45	143	111	500

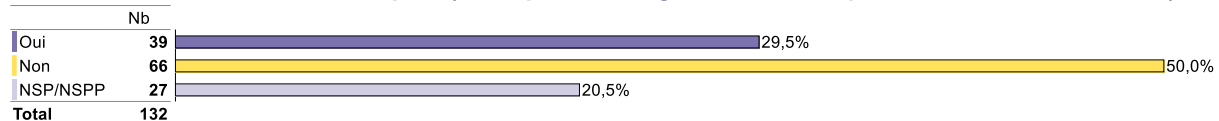
$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 43,72$; $\text{ddl} = 16$ (TS)



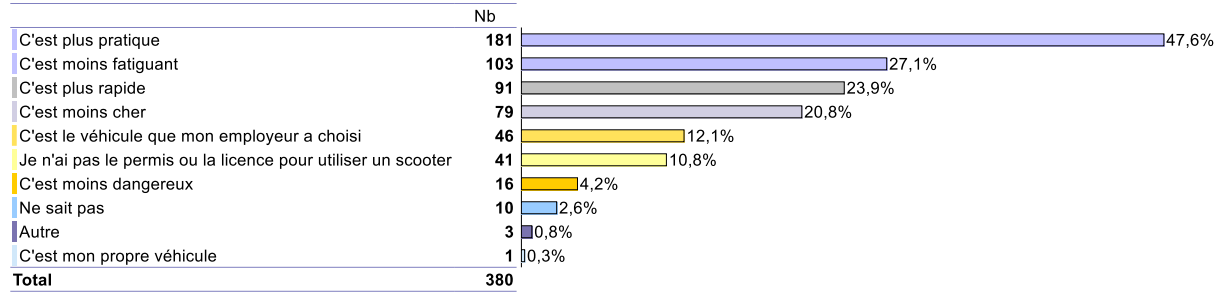
Véhicule utilisé pour la livraison le jour de l'enquête



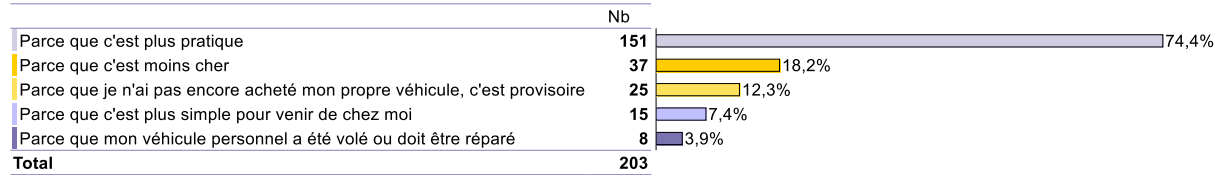
Avez-vous une licence de transport (inscription au registre des transporteurs de marchandises) ?



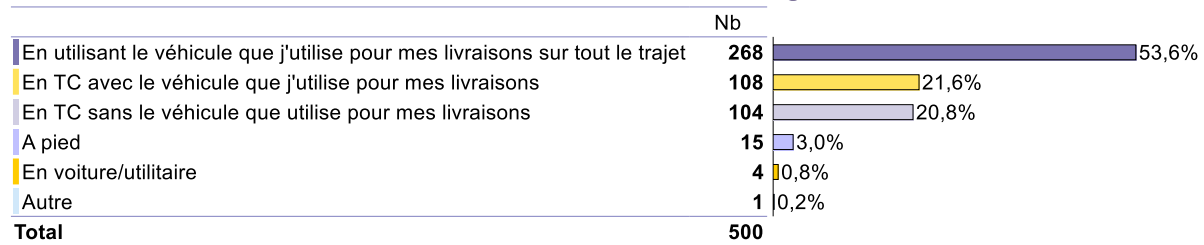
Pour quelle(s) raison(s) avez-vous choisi de livrer avec ce type de véhicule ?



Pour quelle(s) raison(s) utilisez-vous un véhicule partagé pour vos livraisons ?



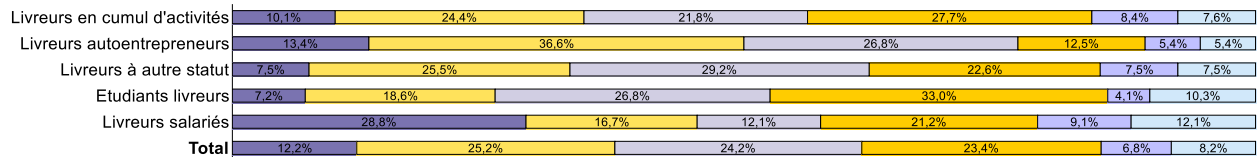
Quand vous partez de votre domicile pour aller travailler, comment vous rendez-vous habituellement sur votre zone de chargement ?



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

	Moins de 10 minutes	De 10 minutes à 14 minutes	De 15 minutes à 19 minutes	De 20 minutes à 29 minutes	De 30 minutes à 39 minutes	40 minutes et plus	Total
Livreurs en cumul d'activités	12	29	26	33	10	9	119
Livreurs autoentrepreneurs	15	41	30	14	6	6	112
Livreurs à autre statut	8	27	31	24	8	8	106
Etudiants livreurs	7	18	26	32	4	10	97
Livreurs salariés	19	11	8	14	6	8	66
Total	61	126	121	117	34	41	500

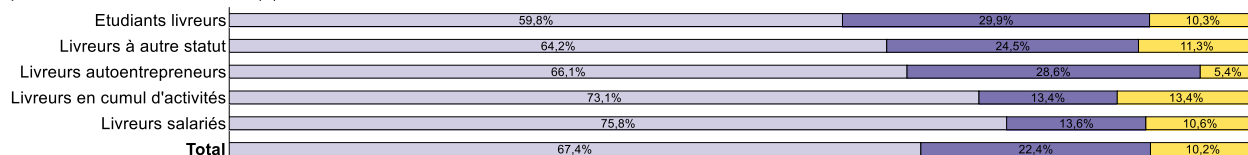
$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 50,69$; $\text{ddl} = 20$ (TS)



En général livez-vous plus souvent des clients à leur domicile ou sur leur lieu de travail ?

	Aussi bien au domicile que sur le lieu de travail	Plus souvent au domicile	Plus souvent sur le lieu de travail	Total
Etudiants livreurs	58	29	10	97
Livreurs à autre statut	68	26	12	106
Livreurs autoentrepreneurs	74	32	6	112
Livreurs en cumul d'activités	87	16	16	119
Livreurs salariés	50	9	7	66
Total	337	112	51	500

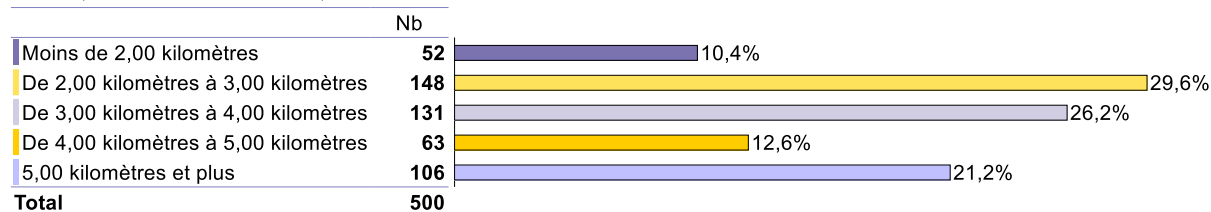
p = 0,03 ; Khi2 = 17,31 ; ddl = 8 (S)



Combien de km faisait votre dernière livraison pour une plateforme ?

Moyenne = 3,22 kilomètres Médiane = 3,00 kilomètres Ecart-type = 1,68

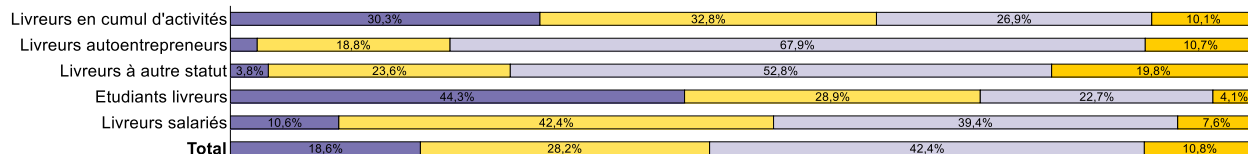
Min = 1,00 kilomètres Max = 11,00 kilomètres



Combien de jours livez-vous par semaine en moyenne ?

	Moins de 5 j/semaine	5 j/semaine	6 j/semaine	7 j/semaine	Total
Livreurs en cumul d'activités	36	39	32	12	119
Livreurs autoentrepreneurs	3	21	76	12	112
Livreurs à autre statut	4	25	56	21	106
Etudiants livreurs	43	28	22	4	97
Livreurs salariés	7	28	26	5	66
Total	93	141	212	54	500

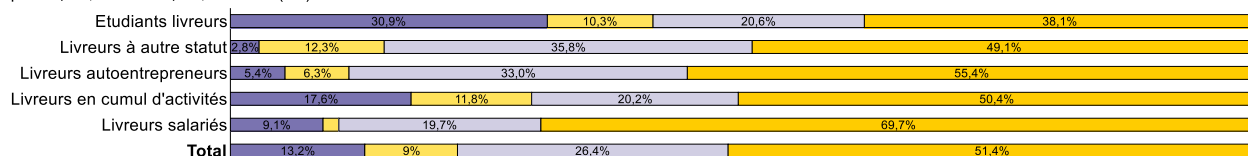
p = 0,00 ; Khi2 = 131,54 ; ddl = 12 (TS)



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

	Moins de 7 heures par jour	7 heures par jour	8 heures par jour	9 heures par jour et plus	Total
Etudiants livreurs	30	10	20	37	97
Livreurs à autre statut	3	13	38	52	106
Livreurs autoentrepreneurs	6	7	37	62	112
Livreurs en cumul d'activités	21	14	24	60	119
Livreurs salariés	6	1	13	46	66
Total	66	45	132	257	500

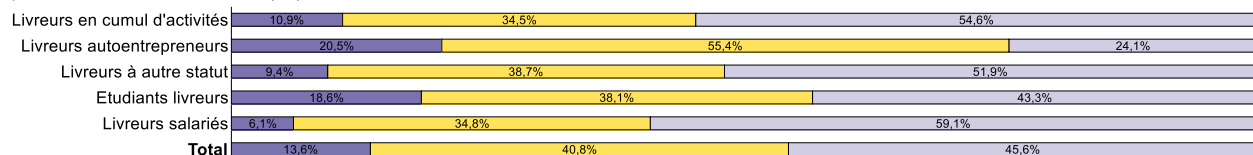
p = <0,01 ; Khi2 = 64,72 ; ddl = 12 (TS)



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

	Moins de 10 livraisons	De 10 livraisons à 19 livraisons	20 livraisons et plus	Total
Livreurs en cumul d'activités	13	41	65	119
Livreurs autoentrepreneurs	23	62	27	112
Livreurs à autre statut	10	41	55	106
Etudiants livreurs	18	37	42	97
Livreurs salariés	4	23	39	66
Total	68	204	228	500

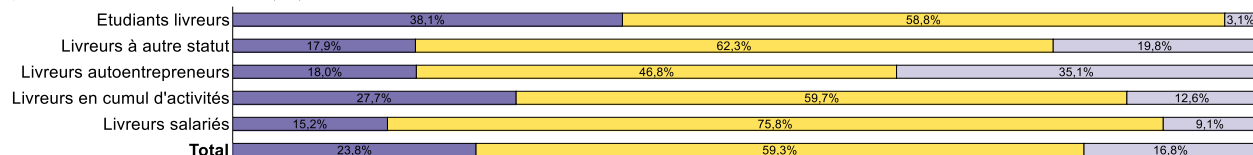
$p = <0,01$; $\text{Khi2} = 35,44$; $\text{ddl} = 8$ (TS)



Combien vous rapporte chaque mois votre activité de livreur ?

	Moins de 1 000€ par mois	Entre 1 000 et 1 500€ par mois	Plus de 1500 € par mois	Total
Etudiants livreurs	37	57	3	97
Livreurs à autre statut	19	66	21	106
Livreurs autoentrepreneurs	20	52	39	111
Livreurs en cumul d'activités	33	71	15	119
Livreurs salariés	10	50	6	66
Total	119	296	84	499

$p = <0,01$; $\text{Khi2} = 57,52$; $\text{ddl} = 8$ (TS)



Nombre mensuel moyen d'heures travaillées par livreurs par catégories de revenus

	V = Nb_heure_semaine*4			Effectif
	Moyenne	Médiane		
Moins de 1 000€ par mois	162,0 heures par mois	149,8 heures par mois		119
Entre 1 000 et 1 500€ par mois	204,9 heures par mois	192,6 heures par mois		296
Entre 1 500 et 2 000€ par mois	221,3 heures par mois	231,1 heures par mois		67
Plus de 2 000€ par mois	224,6 heures par mois	231,1 heures par mois		17

Catégorie	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
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				
Total				

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

	Oui	Non	NSP/NSPP	Total
Etudiants livreurs	23	66	8	97
Livreurs à autre statut	9	83	14	106
Livreurs autoentrepreneurs	31	75	6	112
Livreurs en cumul d'activités	28	79	12	119
Livreurs salariés	7	57	2	66
Total	98	360	42	500

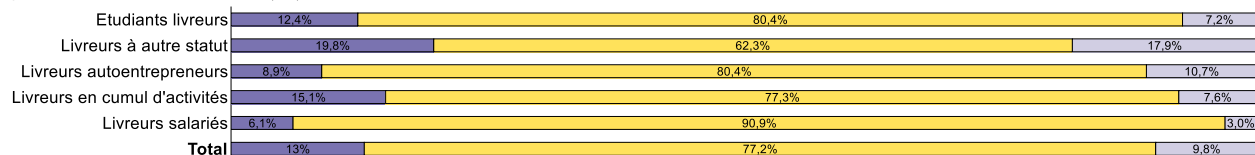
$p = 0,001$; $\text{Khi2} = 25,33$; $\text{ddl} = 8$ (TS)



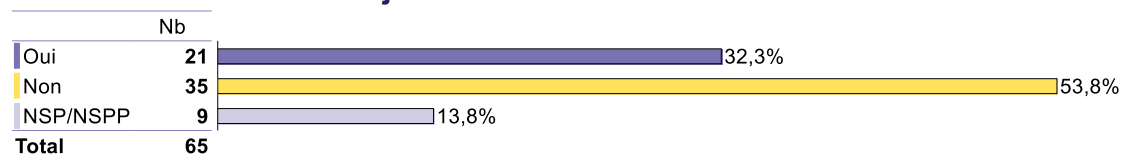
Vous arrive-t-il d'utiliser le compte d'un autre livreur ?

	Oui	Non	NSP/NSPP	Total
Etudiants livreurs	12	78	7	97
Livreurs à autre statut	21	66	19	106
Livreurs autoentrepreneurs	10	90	12	112
Livreurs en cumul d'activités	18	92	9	119
Livreurs salariés	4	60	2	66
Total	65	386	49	500

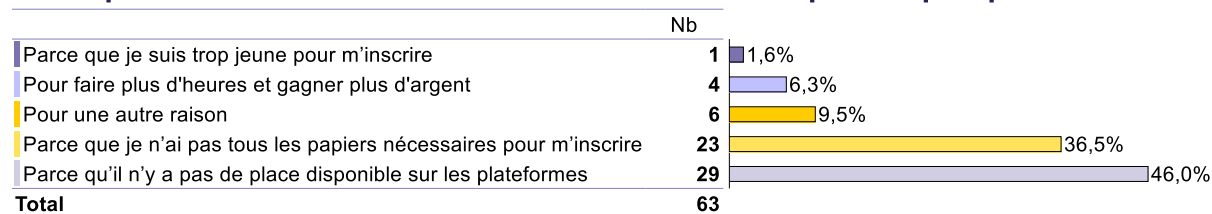
$p = 0,002$; $\text{Khi}^2 = 24,63$; $\text{ddl} = 8$ (TS)



Est-ce votre situation aujourd'hui ?



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

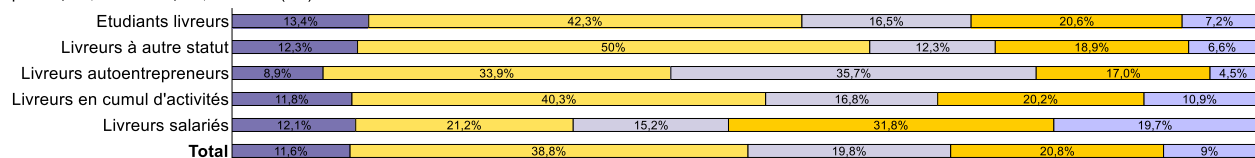


2.3. Quel regard les livreurs portent-ils sur leur activité ?

Les relations avec les clients sont difficiles

	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord	Pas du tout d'accord	Neutre ou sans avis	Total
Etudiants livreurs	13	41	16	20	7	97
Livreurs à autre statut	13	53	13	20	7	106
Livreurs autoentrepreneurs	10	38	40	19	5	112
Livreurs en cumul d'activités	14	48	20	24	13	119
Livreurs salariés	8	14	10	21	13	66
Total	58	194	99	104	45	500

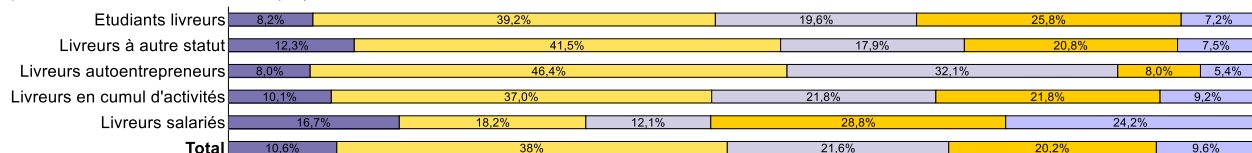
$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 47,25$; $\text{ddl} = 16$ (TS)



Les relations avec les restaurateurs sont difficiles

	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord	Pas du tout d'accord	Neutre ou sans avis	Total
Etudiants livreurs	8	38	19	25	7	97
Livreurs à autre statut	13	44	19	22	8	106
Livreurs autoentrepreneurs	9	52	36	9	6	112
Livreurs en cumul d'activités	12	44	26	26	11	119
Livreurs salariés	11	12	8	19	16	66
Total	53	190	108	101	48	500

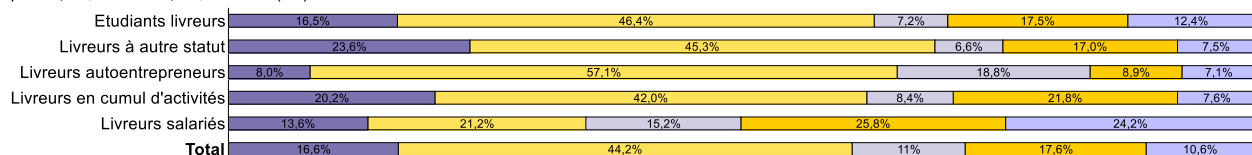
$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 52,66$; $\text{ddl} = 16$ (TS)



Les relations avec les plateformes sont difficiles

	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord	Pas du tout d'accord	Neutre ou sans avis	Total
Etudiants livreurs	16	45	7	17	12	97
Livreurs à autre statut	25	48	7	18	8	106
Livreurs autoentrepreneurs	9	64	21	10	8	112
Livreurs en cumul d'activités	24	50	10	26	9	119
Livreurs salariés	9	14	10	17	16	66
Total	83	221	55	88	53	500

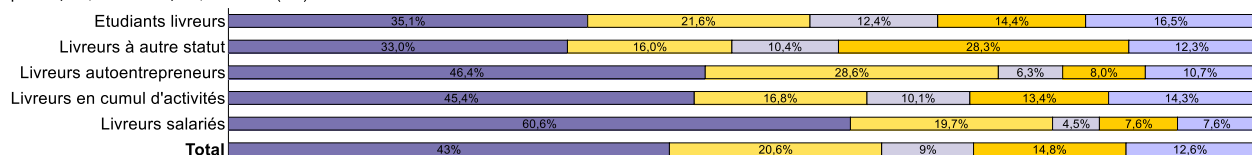
$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 56,36$; $\text{ddl} = 16$ (TS)



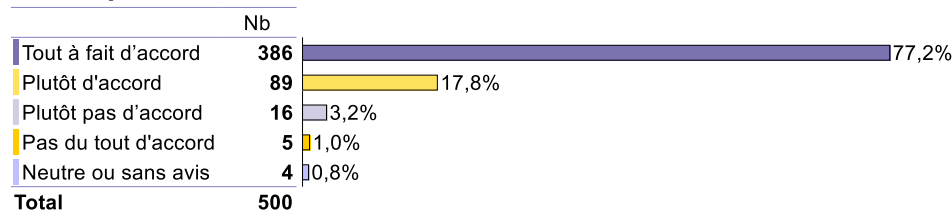
Il y a trop de livreurs sur les plateformes par rapport au nombre de courses proposées

	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord	Pas du tout d'accord	Neutre ou sans avis	Total
Etudiants livreurs	34	21	12	14	16	97
Livreurs à autre statut	35	17	11	30	13	106
Livreurs autoentrepreneurs	52	32	7	9	12	112
Livreurs en cumul d'activités	54	20	12	16	17	119
Livreurs salariés	40	13	3	5	5	66
Total	215	103	45	74	63	500

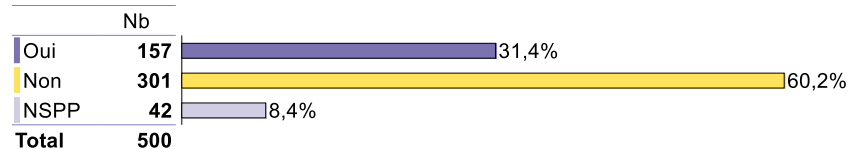
$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 40,62$; $\text{ddl} = 16$ (TS)



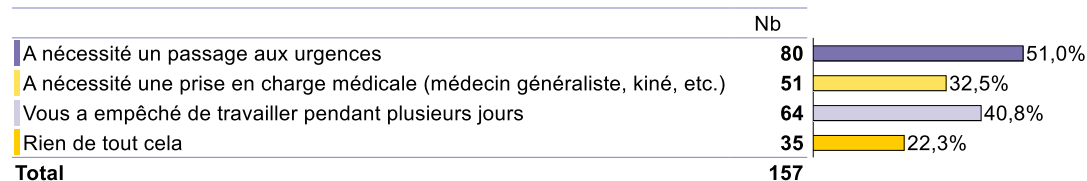
Le risque d'accident est élevé



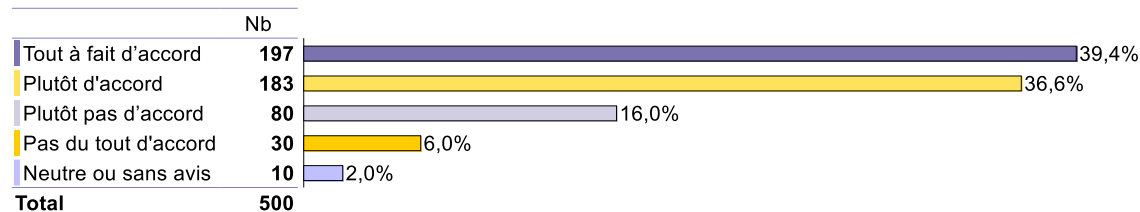
Avez-vous déjà subi un accident dans le cadre de votre activité de livreur ?



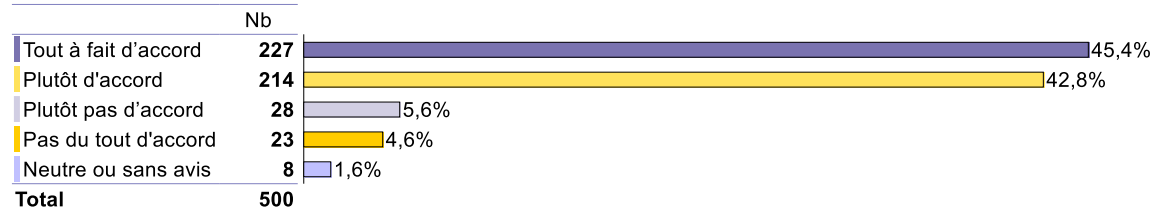
Cet accident... ?



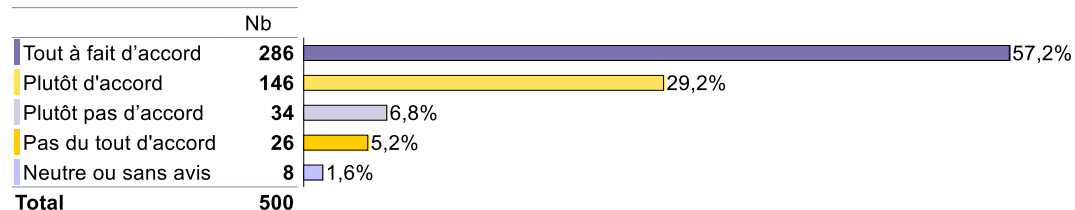
Les horaires sont difficiles



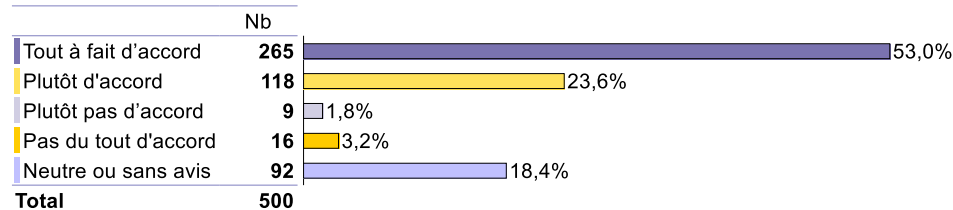
C'est un métier trop physique



Les conditions météo sont difficiles



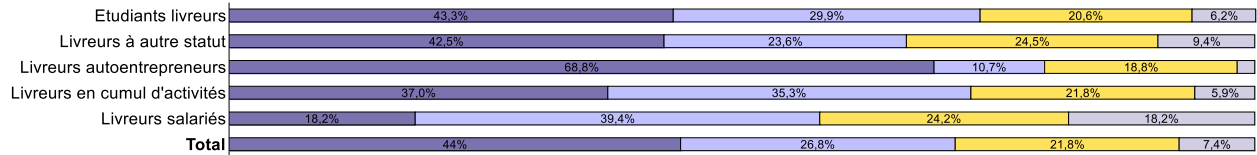
J'aime le fait de pouvoir travailler quand je veux



J'aime le fait d'être mon propre patron

	Tout à fait d'accord	Neutre ou sans avis	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord et pas du tout d'accord	Total
Etudiants livreurs	42	29	20	6	97
Livreurs à autre statut	45	25	26	10	106
Livreurs autoentrepreneurs	77	12	21	2	112
Livreurs en cumul d'activités	44	42	26	7	119
Livreurs salariés	12	26	16	12	66
Total	220	134	109	37	500

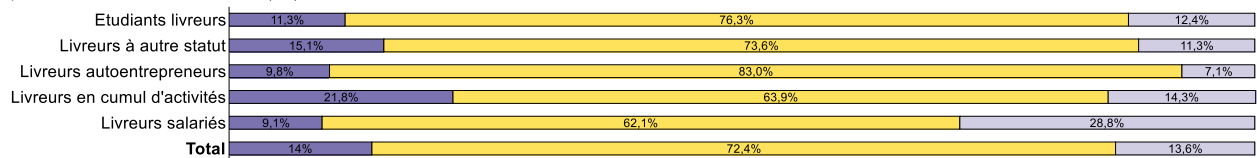
$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 63,05$; $\text{ddl} = 12$ (TS)



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

	Oui	Non	NSP/NSPP	Total
Etudiants livreurs	11	74	12	97
Livreurs à autre statut	16	78	12	106
Livreurs autoentrepreneurs	11	93	8	112
Livreurs en cumul d'activités	26	76	17	119
Livreurs salariés	6	41	19	66
Total	70	362	68	500

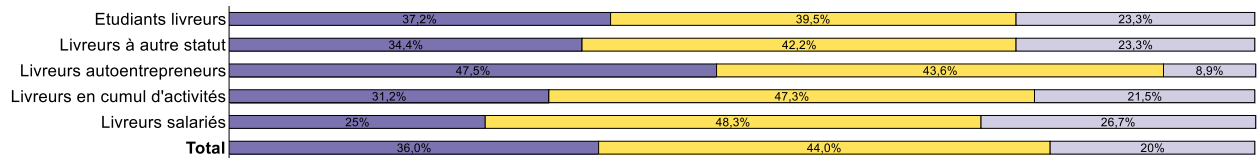
$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 27,67$; $\text{ddl} = 8$ (TS)



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

	Oui	Non	NSP/NSPP	Total
Etudiants livreurs	32	34	20	86
Livreurs à autre statut	31	38	21	90
Livreurs autoentrepreneurs	48	44	9	101
Livreurs en cumul d'activités	29	44	20	93
Livreurs salariés	15	29	16	60
Total	155	189	86	430

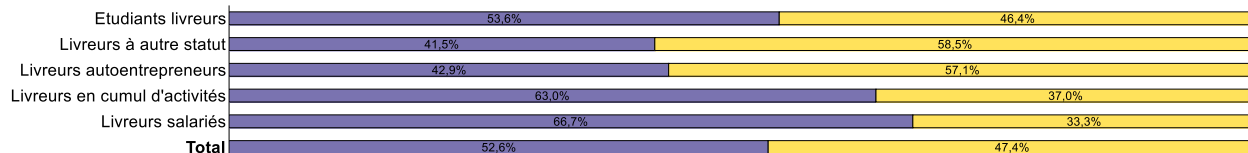
$p = 0,04$; $\text{Khi}^2 = 15,98$; $\text{ddl} = 8$ (S)



Savez-vous que des élections de représentants de livreurs seront organisées en mai 2022 ?

	Oui	Non	Total
Etudiants livreurs	52	45	97
Livreurs à autre statut	44	62	106
Livreurs autoentrepreneurs	48	64	112
Livreurs en cumul d'activités	75	44	119
Livreurs salariés	44	22	66
Total	263	237	500

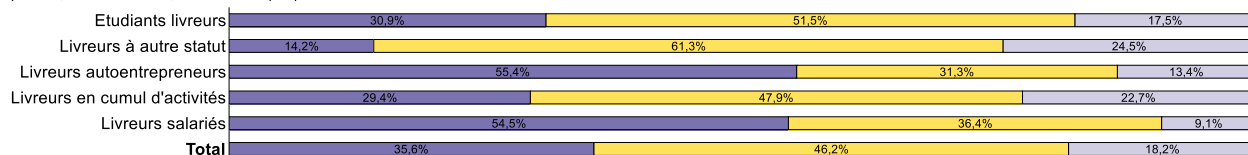
$p = <0,01$; $\text{Khi2} = 19,96$; $\text{ddl} = 4$ (TS)



Pensez-vous participer et voter lors de ces élections de représentants ?

	Oui	Non	NSP/NSPP	Total
Etudiants livreurs	30	50	17	97
Livreurs à autre statut	15	65	26	106
Livreurs autoentrepreneurs	62	35	15	112
Livreurs en cumul d'activités	35	57	27	119
Livreurs salariés	36	24	6	66
Total	178	231	91	500

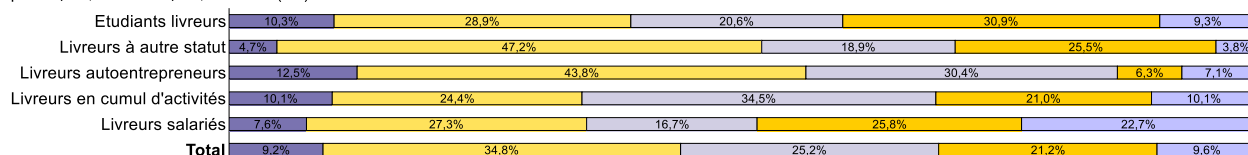
$p = <0,01$; $\text{Khi2} = 55,33$; $\text{ddl} = 8$ (TS)



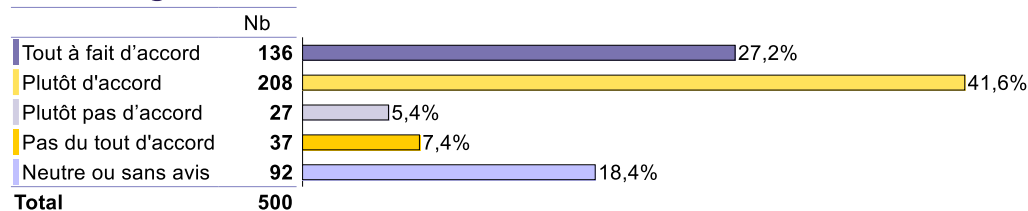
Je suis satisfait de mes revenus

	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord	Pas du tout d'accord	Neutre ou sans avis	Total
Etudiants livreurs	10	28	20	30	9	97
Livreurs à autre statut	5	50	20	27	4	106
Livreurs autoentrepreneurs	14	49	34	7	8	112
Livreurs en cumul d'activités	12	29	41	25	12	119
Livreurs salariés	5	18	11	17	15	66
Total	46	174	126	106	48	500

$p = <0,01$; $\text{Khi2} = 60,74$; $\text{ddl} = 16$ (TS)



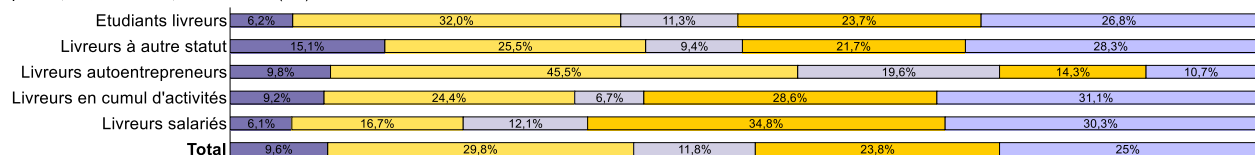
Je m'imagine encore livreur dans 6 mois



Je n'arrive pas à trouver d'autre travail

	Tout à fait d'accord	Plutôt d'accord	Plutôt pas d'accord	Pas du tout d'accord	Neutre ou sans avis	Total
Etudiants livreurs	6	31	11	23	26	97
Livreurs à autre statut	16	27	10	23	30	106
Livreurs autoentrepreneurs	11	51	22	16	12	112
Livreurs en cumul d'activités	11	29	8	34	37	119
Livreurs salariés	4	11	8	23	20	66
Total	48	149	59	119	125	500

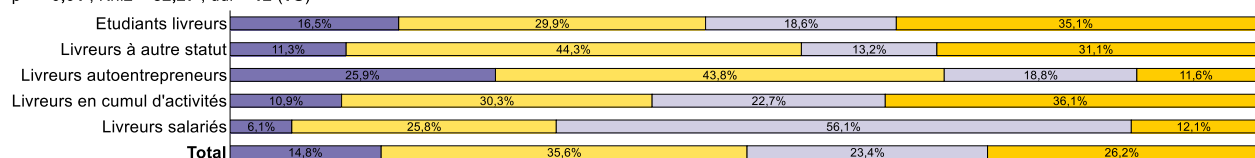
$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 50,70$; $\text{ddl} = 16$ (TS)



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

	Oui et j'ai déjà postulé à des offres de ce type	Oui mais je n'ai encore jamais postulé à des offres de ce type	Non, je ne suis pas intéressé	NSP/NSPP	Total
Etudiants livreurs	16	29	18	34	97
Livreurs à autre statut	12	47	14	33	106
Livreurs autoentrepreneurs	29	49	21	13	112
Livreurs en cumul d'activités	13	36	27	43	119
Livreurs salariés	4	17	37	8	66
Total	74	178	117	131	500

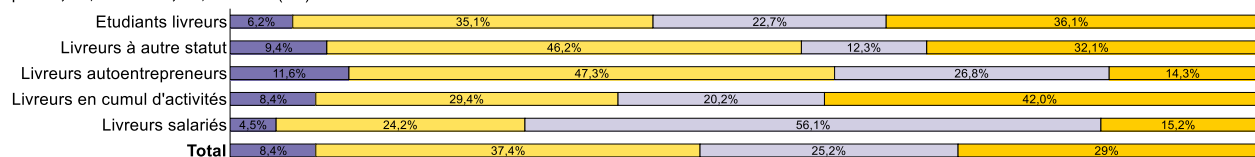
$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 82,27$; $\text{ddl} = 12$ (TS)



Seriez-vous intéressé pour travailler en tant que livreur pour une plateforme de livraison rapide de courses de type Gorillas, Flink ou Getir ?

	Oui et j'ai déjà postulé à des offres de ce type	Oui mais je n'ai encore jamais postulé à des offres de ce type	Non, je ne suis pas intéressé	NSP/NSPP	Total
Etudiants livreurs	6	34	22	35	97
Livreurs à autre statut	10	49	13	34	106
Livreurs autoentrepreneurs	13	53	30	16	112
Livreurs en cumul d'activités	10	35	24	50	119
Livreurs salariés	3	16	37	10	66
Total	42	187	126	145	500

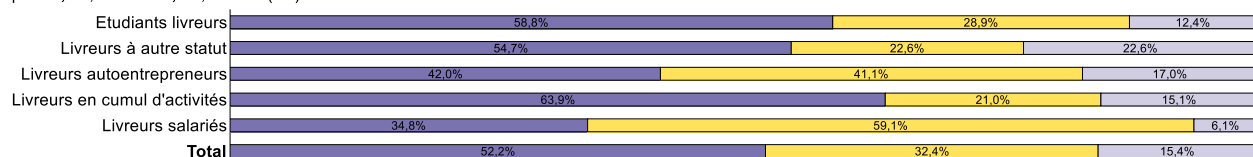
$p = <0,01$; $\text{Khi}^2 = 68,86$; $\text{ddl} = 12$ (TS)



Selon vous, la pandémie ... ?

	A permis d'augmenter les commandes via les plateformes et l'activité pour les livreurs	A permis d'augmenter les commandes via les plateformes mais le nombre de courses par livreur a baissé	N'a pas permis d'augmenter les commandes ou l'activité des livreurs	Total
Etudiants livreurs	57	28	12	97
Livreurs à autre statut	58	24	24	106
Livreurs autoentrepreneurs	47	46	19	112
Livreurs en cumul d'activités	76	25	18	119
Livreurs salariés	23	39	4	66
Total	261	162	77	500

$p = <0,01$; $\text{Khi}2 = 43,56$; $\text{ddl} = 8$ (TS)



Pour vous, quel a été l'impact de la pandémie sur les conditions de travail des livreurs ?

	La crise sanitaire a amélioré les conditions de travail des livreurs	La crise sanitaire a détérioré les conditions de travail des livreurs	La crise sanitaire n'a pas eu d'impact sur les conditions de travail des livreurs	Total
Etudiants livreurs	21	50	26	97
Livreurs à autre statut	19	48	39	106
Livreurs autoentrepreneurs	31	25	56	112
Livreurs en cumul d'activités	26	69	24	119
Livreurs salariés	11	48	7	66
Total	108	240	152	500

$p = <0,01$; $\text{Khi}2 = 58,60$; $\text{ddl} = 8$ (TS)

