



**HAL**  
open science

# Malaise dans l'accompagnement des jeunes : l'essor du travail ubérisé dans les quartiers de la politique de la ville

Regis Cortesero, Thomas Kirszbaum, Hugo Botton

## ► To cite this version:

Regis Cortesero, Thomas Kirszbaum, Hugo Botton. Malaise dans l'accompagnement des jeunes : l'essor du travail ubérisé dans les quartiers de la politique de la ville. Défenseur des droits. 2024. hal-04588354

**HAL Id: hal-04588354**

**<https://hal.science/hal-04588354>**

Submitted on 27 May 2024

**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.

Public Domain

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.



ÉCLAIRAGES  
ÉCARTIVAGE 2

**MALAISE DANS L'ACCOMPAGNEMENT DES JEUNES :  
L'ESSOR DU TRAVAIL UBÉRISÉ DANS LES QUARTIERS  
DE LA POLITIQUE DE LA VILLE**

R. CORTESERO, T. KIRSZBAUM,  
EN COLLABORATION AVEC HUGO BOTTON

MARS 2024



**ÉCLAIRAGES**  
É C L A I R A G E S

Malaise dans l'accompagnement des jeunes :  
l'essor du travail ubérisé dans les quartiers de la politique de la ville

M A R S 2 0 2 4

*Le Défenseur des droits soutient des activités d'études et de recherche afin de nourrir la réflexion et le débat public dans ses domaines de compétence.*

Cette publication constitue une synthèse de la recherche intitulée « Malaise dans l'accompagnement des jeunes : l'essor du travail ubérisé dans les QPV », soutenue par le Défenseur des droits et menée par Régis Cortesero, chercheur associé au laboratoire Pavé (École nationale supérieure d'architecture et de paysage de Bordeaux) et Thomas Kirszbaum, chercheur associé au Centre d'études et de recherches administratives, politiques et sociales (Ceraps), en collaboration avec Hugo Botton (doctorant au Compas) pour l'analyse statistique.

*Les opinions mentionnées dans cette publication n'engagent que ses auteurs et ne reflètent pas nécessairement la position du Défenseur des droits.*



Avec le soutien de



# RÉSUMÉ

Comment l'essor du travail « ubérisé » chez des jeunes hommes racisés des quartiers populaires affecte-t-il les représentations et pratiques des professionnels de jeunesse opérant dans les champs de l'insertion et de l'accompagnement vers l'entrepreneuriat ? Comment ces professionnels se confrontent-ils à cette forme atypique d'activité, qui, parce qu'elle ne relève ni vraiment du travail indépendant, ni vraiment de l'activité salariée, bouscule leurs catégories habituelles d'intervention ? La recherche rend compte d'un double angle mort de l'accompagnement : celui de la professionnalité des acteurs de l'entrepreneuriat qui peinent à s'ajuster à un public d'« entrepreneurs sans vocation » ; celui de leur prise en charge par des professionnels de l'insertion confrontés à un public d'« invisibles ».

Le recours de plus en plus fréquent au travail ubérisé par les jeunes des quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV) semble affaiblir le postulat de leur déficit d'employabilité, au fondement des dispositifs d'insertion qui ciblent la jeunesse des quartiers populaires. À l'encontre des préjugés et stéréotypes associés à ce manque supposé d'employabilité, justifiant l'exclusion de ce public du marché du travail, les activités « ubérisées » nécessitent des compétences pratiques, constitutives d'un réel savoir-être. L'analyse statistique semble étayer l'hypothèse d'un recours croissant à ces activités par des populations racisées qui contournent ainsi certaines discriminations auxquelles elles sont exposées dans l'accès aux formes conventionnelles d'emploi. Dans ce contexte, le contenu des accompagnements proposés au public concerné par ces activités apparaît inadapté.

# INTRODUCTION

L'arrivée, au fil des années 2010, des plateformes de services entre particuliers, dont les plus célèbres sont Uber, Deliveroo, Airbnb ou BlaBlaCar, a suscité un important débat médiatique et politique. Les habitants et habitantes des quartiers populaires, et notamment les jeunes hommes de ces quartiers, apparaissent fortement surreprésentés dans les métiers « ubérisés » du transport et de la livraison. L'équation liant « ubérisation » et « quartiers populaires » a d'ailleurs reçu l'onction officielle du chef de l'État qui déclarait dans une interview à Mediapart en novembre 2016 : « Allez à Stains expliquer aux jeunes qui font chauffeurs Uber de manière volontaire qu'il vaut mieux aller tenir les murs ou dealer ! (...) Les quartiers où Uber embauche (...), ce sont des quartiers où nous, on ne sait rien leur offrir »<sup>1</sup>.

La recherche, dont les principaux résultats sont ici présentés, s'intéresse aux effets de la montée en force du travail ubérisé dans les quartiers populaires<sup>2</sup> sur les professionnels<sup>3</sup> en charge de l'insertion des jeunes dans l'emploi et le travail. Quel regard portent-ils sur le phénomène de l'ubérisation ? Comment celui-ci se manifeste-t-il dans leur activité auprès des jeunes ? Quelles réponses et quelles attitudes appelle-t-il de leur part ?

L'émergence des plateformes comme forme singulière d'organisation du travail et de l'emploi s'est accompagnée d'une production académique déjà riche. Les travaux scientifiques s'accordent pour l'essentiel autour de la définition des plateformes numériques avancée par Nick Srnicek qui les présente comme des « infrastructures numériques qui permettent à deux ou plusieurs groupes d'interagir. Elles agissent comme intermédiaires entre différents usagers : clients, annonceurs publicitaires, prestataires de services, producteurs, fournisseurs et même objets physiques »<sup>4</sup>.

Les plateformes qui nous intéressent ici peuvent être décrites comme des « plateformes allégées », qui ne mettent aucun produit à disposition des usagers et proposent à la place un dispositif d'appariement entre producteurs et consommateurs. À l'intérieur de cet ensemble figurent les *plateformes de service de transport*, qui regroupent les activités de VTC (voitures de transport avec chauffeur), de livraison de repas ou de colis<sup>5</sup>.

Les *plateformes allégées* organisent une forme de *travail hybride entre salariat et entrepreneuriat*. Elles relèvent en apparence de l'entrepreneuriat, par le recours au travail indépendant, mais elles conservent aussi des traits propres au salariat, tels que le contrôle serré de l'activité du travailleur ou sa dépendance à la plateforme pour accéder à la demande des clients. Le « contrôle algorithmique », en particulier, s'oppose à la liberté qui caractérise le travail indépendant. Les systèmes de géolocalisation, les différents capteurs embarqués dans les smartphones, le suivi et le guidage en temps réel de l'activité par l'application, réduisent l'autonomie des travailleurs à des niveaux souvent plus faibles encore que ceux qu'autorise le management « en présentiel » des salariés<sup>6</sup>.

Les professionnels de l'emploi et de l'insertion sont confrontés, à des degrés divers, au défi que constitue cet objet hybride, situé entre travail indépendant et salariat. Disposent-ils des ressources cognitives et des leviers d'action permettant de répondre aux besoins des travailleurs de plateforme ? La nature même du public mobilisé dans les activités ubérisées interroge l'action publique. Le travail de plateforme fait émerger un « nouveau prolétariat du numérique »<sup>7</sup> situé à la périphérie du marché du travail et du salariat en raison de faibles niveaux de qualification et/ou des barrières légales et discriminatoires liées à une situation (post)migratoire.

De nombreuses études montrent que l'économie des plateformes mobilise pour l'essentiel des travailleurs touchés par les crises successives du capitalisme, les obligeant à « *accepter le premier emploi venu* »<sup>8</sup>. Les plateformes doivent ainsi une partie de leur essor à leur capacité à mobiliser le surplus de main-d'œuvre rendu disponible par l'explosion du chômage après la crise financière de 2008<sup>9</sup>. En proposant des formes d'emploi atypiques et dégradées par rapport à la norme d'emploi dominante, en aggravant l'appauvrissement et l'assujettissement du prolétariat traditionnel, les plateformes constituent, aux yeux de nombreux auteurs et autrices<sup>10</sup>, de véritables « *laboratoires de l'exploitation capitaliste* »<sup>11</sup>.

Plus précisément, ce sont les minorités racisées<sup>12</sup> qui constituent le principal vivier de recrutement d'une économie qui prospère sur une main-d'œuvre corvéable et à bas coût. La contribution des travailleurs et travailleuses de l'ombre issus de minorités racisées à l'économie des « villes globales » n'est en rien un phénomène nouveau<sup>13</sup>. Mais les plateformes apparaissent particulièrement propices à l'exploitation de leur travail. La recherche internationale a ainsi mis en évidence la captation par les plateformes d'un prolétariat migrant et/ou racisé dans le contexte de segmentation raciale du marché du travail<sup>14</sup>.

La quasi-absence de barrières à l'entrée et le guidage algorithmique de chacun des gestes de l'opérateur offrent aux personnes issues de minorités racisées une opportunité d'accès quasi immédiat à un revenu, tout en leur permettant de contourner les obstacles auxquels elles se heurtent sur le marché du travail ordinaire. C'est notamment le cas de celles et ceux qui maîtrisent mal la langue et les codes du pays d'accueil et qui peuvent se laisser guider par les indications fournies par l'application, ou encore des travailleurs sans papiers qui louent des comptes dans l'illégalité. Les travailleurs issus de flux d'immigration plus anciens trouvent également dans les plateformes la possibilité de contourner les obstacles discriminatoires leur barrant l'accès au salariat<sup>15</sup>.

Les plateformes assument de puiser dans ce vivier. Aux États-Unis, par exemple, elles multiplient les messages bienveillants à l'égard de la communauté afro-américaine et font alliance avec des associations de promotion des droits civiques, ou diffusent des messages publicitaires tels que « *Si vous tolérez le racisme, supprimez l'application Uber* »<sup>16</sup>. À propos du cas français, l'ouvrage récent de Sophie Bernard<sup>17</sup> révèle comment les quartiers populaires fortement ségrégués au plan ethno-racial sont une cible de choix de la compagnie Uber pour puiser dans une main-d'œuvre excédentaire et disponible.

L'accès aux emplois ubérisés concerne donc une population prolétarisée et racisée résidant souvent en QPV, et confrontée à une réputation d'inemployabilité sur le marché du travail, qui sous-tend des pratiques de discrimination à l'embauche. Pourtant, et malgré ces entraves, cette population accède massivement au travail proposé par les plateformes de service de transport. C'est l'autre grand défi posé aux professionnels de l'insertion : comment expliquer la présomption d'inemployabilité, au cœur des dispositifs d'insertion s'adressant aux jeunes des quartiers populaires, au regard de leur accès effectif à un travail par l'intermédiaire des plateformes ? Le phénomène de l'ubérisation les conduit-ils à questionner la catégorie de l'employabilité, centrale dans les politiques qu'ils mettent en œuvre, et à s'emparer du sujet des discriminations, lesquelles sont fortement invisibilisées et face auxquelles ces professionnels sont faiblement outillés ?

## MÉTHODOLOGIE

Cette recherche repose sur une revue de littérature, une analyse statistique et des entretiens qualitatifs.

Un corpus d'environ 150 travaux portant sur le phénomène de l'« ubérisation », en langue anglaise ou française, a été exploité.

Le volet statistique de la recherche repose sur l'exploitation des données du répertoire Sirene<sup>18</sup> sur les créations d'entreprises, croisées aux données géolocalisées du recensement<sup>19</sup>. L'objectif de ce traitement statistique est de saisir l'origine géographique des travailleurs (essentiellement masculins) de plateformes numériques exerçant une activité de chauffeur VTC ou de livreur en deux-roues, et d'identifier le poids spécifique, parmi ces travailleurs, de ceux résidant dans les QPV<sup>20</sup>.

Les entretiens semi-directifs ont été la clé essentielle de compréhension des représentations des professionnels concernant le rapport des jeunes des quartiers populaires à l'emploi et à l'entrepreneuriat, et de l'évolution de ces représentations sous l'effet du rôle croissant joué par les plateformes numériques comme leviers d'insertion professionnelle dans les quartiers populaires. Deux mondes professionnels ont été privilégiés : celui des généralistes de l'insertion professionnelle des jeunes et de la politique de la ville d'une part, et celui des spécialistes de l'accompagnement des projets entrepreneuriaux d'autre part. Les entretiens ont été conduits au printemps 2023 avec 35 professionnels, dont 8 au niveau national ou régional et 27 en Seine-Saint-Denis, en particulier à Aubervilliers et Sevran, ainsi que dans la métropole bordelaise.

# RÉSULTATS

## 1 · DES PROFESSIONNELS EN PERTE DE REPÈRES

L'enquête qualitative révèle l'existence de deux « mondes professionnels »<sup>21</sup> bien distincts qui appréhendent la question de l'ubérisation selon des catégories et des principes de jugement qui tendent à s'opposer. Le premier « monde » est constitué des acteurs historiques opérant dans les quartiers populaires, et dont le réseau des Missions locales est l'une des principales figures de référence. Le second, constitué d'antennes locales de réseaux associatifs et institutionnels tels que la Banque publique d'investissement (BPI France), l'Adie ou BGE, est monté en puissance ces dernières années avec l'encouragement croissant au développement de l'entrepreneuriat dans la politique de la ville<sup>22</sup>.

Le monde des professionnels de l'insertion a pour arrière-plan historique la société salariale issue du compromis social d'après-guerre<sup>23</sup>. Pour ce monde professionnel, le salariat représente le « grand intégrateur » ouvrant des droits, tout en inscrivant les travailleurs dans l'espace d'une citoyenneté fondée sur la reconnaissance de leur « utilité » et de leur contribution à la vie économique du pays. Tout un réseau d'institutions a été mis sur pied pour assurer la convergence entre le « progrès », lié à l'efficacité des procédés du monde industriel (innovations techniques, évolution des formes d'organisation du travail, gains de productivité, etc.) et l'intérêt général (certification des compétences acquises dans le système scolaire comme socle de la méritocratie, procédures de représentation des travailleurs et des syndicats, etc.).

Le monde de l'entrepreneuriat relève quant à lui de logiques de légitimation qui se sont imposées avec les évolutions plus récentes du capitalisme, lesquelles déplacent les rapports de force entre travail et capital tout en installant un référentiel « néo-libéral » dans les politiques publiques<sup>24</sup>. Ce monde professionnel

met l'accent non pas sur la consolidation des statuts, perçus comme des obstacles à la mobilité sociale, mais sur l'épanouissement des personnes et la libération de leur créativité. Il incorpore une éthique du travail impliquant dynamisme et enthousiasme, chacun étant censé s'accomplir en « réalisant ses rêves »<sup>25</sup>. « Notre philosophie de l'accompagnement : permettre à chacun de trouver sa voie par laquelle il va pouvoir se révéler, exister, oser... », explique le responsable d'un réseau national d'accompagnement à l'entrepreneuriat.

Les bienfaits retirés par l'individu de sa condition d'« entrepreneur de soi »<sup>26</sup> sont aussi un vecteur de croissance et d'enrichissement collectifs, en même temps que la réalisation d'une forme de justice sociale fondée sur l'ouverture des opportunités à tous et toutes. La liberté d'entreprendre réalise la promesse méritocratique d'une égalité des chances indépendante des capitaux (économiques, scolaires, sociaux) accumulés ou hérités. L'appât du gain, objet de suspicion dans le monde des généralistes de l'insertion, est réhabilité par les professionnels de l'entrepreneuriat, pour autant qu'il respecte les règles propres à ce monde (égalité des chances, mise en circulation des opportunités, etc.) et qu'il contribue au développement des échanges sociaux.

### ENTRE SALARIAT DÉGUISÉ ET ENTREPRENEURIAT DÉVOYÉ : DES CULTURES PROFESSIONNELLES PRISES À REVERS PAR L'UBÉRISATION

La manière dont les professionnels rencontrés apprécient le phénomène de l'ubérisation dans les quartiers populaires découle de leur culture professionnelle respective. Mais celle-ci bute sur l'hybridité du travail ubérisé, entre salariat et entrepreneuriat.

La protection institutionnalisée des travailleurs constitue une référence centrale des généralistes de l'insertion.

S'ils critiquent parfois la promotion de l'entrepreneuriat dans les QPV comme une forme de recul de ces protections, ils insistent encore plus vigoureusement sur l'exposition exacerbée au risque qu'induit la condition de travailleur sur plateforme, en raison du manque de protection sociale liée au statut de la micro-entreprise et de la dangerosité intrinsèque de l'activité dans le cas des livreurs en deux roues.

De même, ces professionnels défendent une citoyenneté économique régulée par des institutions publiques garantes de l'intérêt général, mais qui leur semble menacée par le monde marchand. Le monde des plateformes est à leurs yeux animé par le seul appât du gain et repose sur l'exploitation de jeunes enfermés dans les angles morts du droit du travail, qu'aucune mission de service public ne saurait soutenir. Un chef de projet « politique de la ville » explique ainsi que la politique publique dont il a la charge ne saurait encourager ce type d'activité : « La politique de la ville ne finance pas un jeune qui cherche un boulot Uber. Si c'est un parcours d'accompagnement, de formation numérique, oui. Mais favoriser l'emploi d'Uber, je serais le premier à dire non ».

Plus surprenant, le regard des professionnels de l'accompagnement à l'entrepreneuriat est souvent aussi sévère que celui des acteurs de l'insertion. Si l'appât du gain constitue à leurs yeux un moteur légitime de la volonté d'entreprendre, les plateformes faillissent dans leur rôle de diffuseurs d'opportunités et enferment en réalité les jeunes dans un modèle qui les exploite et les empêche de réaliser les gains qu'ils méritent. « L'ubérisation est une forme d'exploitation, avec une rémunération de la personne pas à la hauteur de l'investissement déployé », déplore un conseiller en création d'entreprise.

Ces professionnels tendent en outre à refuser aux jeunes concernés la dignité d'authentiques entrepreneurs. Loin de l'entrepreneuriat « par vocation » qu'ils promeuvent, le travail indépendant sur les plateformes ubérisées relèverait d'un pur « entrepreneuriat de nécessité » : « Il y a deux types d'entrepreneurs dans ces quartiers, estime le chargé de mission "entrepreneuriat" d'une

collectivité. Ceux qui le font par conviction et qui ont les qualifications pour mener leur projet. (...) Ils veulent être entrepreneurs depuis toujours. Et il y a les entrepreneurs par dépit : ils restent sur le carreau du marché du travail ou sont en échec scolaire (...). C'est le cas des métiers ubérisés ».

Enfin, alors qu'ils valorisent la prise de risque (calculée) dans le cas de l'entrepreneuriat ordinaire, ces acteurs du monde de l'entrepreneuriat dénoncent eux aussi les périls excessifs auxquels exposent ces formes d'activité : « C'est la livraison en trois minutes avec des mecs qui se flinguent sur leur vélo, on ne doit pas cautionner ça », assure la responsable d'un réseau national de soutien à l'entrepreneuriat.

La vision des plateformes comme une économie de prédation et un opportunisme de la misère, rassemble ainsi les professionnels des deux « mondes », même si les fondements de leur critique divergent. Cette relative convergence des appréciations issues des deux mondes provient du caractère hybride du travail ubérisé. Cet objet hybride défie les catégories de jugement et d'appréciation de chaque monde. Il ne relève ni véritablement du salariat, ni de l'entrepreneuriat : « C'est de l'entrepreneuriat car ils se mettent sous statut d'auto-entrepreneur, mais c'est pas de l'entrepreneuriat pur et dur. Et ce n'est pas non plus du salariat. C'est hybride. Il y a une forme de dépendance par rapport aux plateformes », résume la directrice d'une Mission locale.

En raison de son hybridité entre salariat et travail indépendant, l'emploi ubérisé n'est donc légitime dans aucun des deux mondes professionnels : il fait figure de salariat déguisé dans le monde de l'insertion et d'entrepreneuriat dévoyé chez les spécialistes du sujet. Comme évoqué plus haut, pour tous, il s'apparente à une économie de prédation et un opportunisme de la misère. Précisons toutefois que les plateformes de livraison et celles qui emploient des VTC ne sont pas logées à la même enseigne dans les discours : si certains professionnels trouvent quelque intérêt à l'activité de chauffeur VTC, les plateformes de livreurs font l'objet d'une condamnation bien plus unanime.



L'ubérisation participe cependant également de chacun des deux mondes, et chacune des deux cultures professionnelles enjoint aussi à en relativiser la critique. Pour les professionnels de l'insertion, l'activité ubérisée s'apparente malgré tout à un « travail » et manifeste une « culture de l'effort ». D'où la tentation de la réhabiliter : « Ils sont obligés d'être autonomes » ; « Ça témoigne d'une envie de s'en sortir » ; « Pour accepter d'être livreur, il faut avoir l'esprit d'initiative. Ça permet de faire connaissance avec le monde du travail. Il en faut, même si ce sont des métiers dévalorisés » ; « Il faut être un peu courageux pour travailler la nuit. Il ne faut pas être feignant. Pour les livreurs, c'est peut-être des gens qui veulent gagner de l'argent plutôt que de vendre de la drogue... ».

Par-delà sa distance aux standards du « véritable entrepreneuriat », le travail de plateforme est parfois perçu par les professionnels de l'entrepreneuriat comme l'expression d'un désir de réalisation personnelle pouvant avoir un effet libérateur. Sont souvent mises en avant l'émancipation vis-à-vis du quartier et les opportunités de rencontres offertes par ces activités : « Le fait d'être en interaction avec d'autres gens peut ouvrir des opportunités » ; « Ils vont sur les plateformes car c'est une solution pour sortir de leur quartier, pour être mobiles dans la ville. Ils ont une jubilation à conduire des gens, à rouler dans Paris... Le bienfait, c'est la sortie du quartier. Ça transforme les jeunes. C'est une issue par rapport à la dope. L'autre truc positif, c'est que tu rencontres des gens ».

Les professionnels sont donc ambivalents. Leurs appréciations tendent à adopter une forme aporétique, mettant en balance des propositions contradictoires et impossibles à départager du type « c'est vrai que... mais en même temps... ». C'est que l'ubérisation défie les catégories d'entendement professionnel, les arguments ne cessant de s'annuler en se retournant en leur contraire. Il en découle une difficulté récurrente à arrêter une position et une attitude face aux jeunes candidats aux métiers ubérisés.

### DES JEUNES RENVOYÉS AUX MARGES DE L'ACCOMPAGNEMENT

Chaque monde professionnel contient sa propre « logique d'accompagnement ». Mais face à l'ubérisation, les deux modèles perdent leur opérationnalité. Trop hybrides, les activités ubérisées ne peuvent être adéquatement qualifiées dans aucun des mondes.

L'éloignement du public constitue un premier facteur d'accentuation de ces décalages. Pour les professionnels de l'insertion, l'entrepreneuriat en général constitue déjà un objet périphérique, extérieur à leur cœur de métier. C'est pourquoi il fait l'objet d'une sous-traitance aux professionnels de l'entrepreneuriat avec lesquels ils entretiennent des relations partenariales. L'ubérisation ne fait qu'accentuer ce phénomène : « L'ubérisation, ça relève de logiques parallèles d'accès à l'emploi : un certain nombre de jeunes ne passent pas par nous », admet ainsi un conseiller en insertion.

On pourrait penser que les professionnels de l'accompagnement à l'entrepreneuriat échappent à cette difficulté. C'est en partie le cas. Pour autant, leur capacité à capter ces publics reste partielle. Là aussi, la simplicité des démarches permet aux jeunes de contourner les acteurs. C'est particulièrement vrai des livreurs qui n'ont pas à assumer les coûts d'un investissement initial.

Le désajustement entre les outils d'intervention des professionnels et les jeunes concernés est tel que ces derniers finissent dans leur grande masse par rejoindre le contingent des « invisibles », ceux qui échappent totalement au regard des structures d'insertion. C'est le cas de l'un des quartiers où a été menée l'enquête. Alors que la densité de livreurs y est particulièrement élevée (plus de 28 livreurs pour 1 000 habitants en emploi), un chargé de mission « insertion » du quartier ne les voit tout simplement pas : « Dans ce quartier, je n'y crois pas. (...) Notre public ne fait pas Uber ou Deliveroo. Mais le fait que je ne les vois pas ne veut pas dire que ça n'existe pas... ».

Les professionnels de l'entrepreneuriat interagissent davantage avec ces jeunes, notamment dans le cadre de dispositifs d'aide

à l'achat de véhicules, mais le travail ubérisé les plonge dans l'embarras car il ne relève pas de l'entrepreneuriat que ces professionnels souhaitent ouvrir au plus grand nombre. Les instruments d'accompagnement se révèlent soit inutiles, soit surdimensionnés pour accompagner ces projets : « À tort ou à raison, je pense que ce n'est pas de l'entrepreneuriat au sens où je l'entends dans mon métier, assure un conseiller. C'est pas les mêmes besoins d'accompagnement. Je ne vais pas leur apprendre l'étude de marché ou la posture de chef d'entreprise ».

Les identités et instruments d'intervention du « monde de l'entrepreneuriat » reposent sur une figure de l'entrepreneur qui articule une vocation, une soif d'indépendance, une rigueur et une ambition. Or, les travailleurs ubérisés ont un rapport instrumental à l'accompagnement, qu'ils sollicitent essentiellement pour résoudre des questions administratives (pouvant être considérées par ailleurs comme formatrices). Ces travailleurs ne cherchent pas à acquérir la technicité, ni à se doter de « l'esprit », requis pour tenter l'aventure entrepreneuriale : « Les utilisateurs de plateforme le font pour arrondir les fins de mois, ou parce qu'ils ont besoin d'un moyen de subsistance rapide. C'est pas du tout la même manière d'accompagner que quelqu'un qui veut ouvrir un restaurant », observe le même conseiller, qui conclut : « C'est pas eux qui vont témoigner de leurs parcours ou être intéressés par une rencontre avec d'autres entrepreneurs », manifestant par-là le décalage entre ces activités et les critères d'excellence qui, selon les professionnels, règlent le parcours du créateur d'entreprise.

Dans ces conditions, les acteurs et actrices de l'entrepreneuriat abordent l'accompagnement des candidats aux métiers ubérisés comme une activité à la marge, qui relève moins de leur « cœur de métier » que de la vocation « sociale » qu'ils associent à leur mission. Si certains refusent par principe de mener ce type d'accompagnement, celles et ceux qui y consentent se décalent de leur propre professionnalité pour n'engager finalement que leur personne et leur empathie dans la relation d'accompagner. Alors qu'ils aident les entrepreneurs à faire face au risque en le

gérant et en le mesurant, ces professionnels se montrent beaucoup plus protecteurs avec les jeunes candidats à l'ubérisation en adoptant une attitude de prévention du risque. Sceptiques quant à la pertinence et la viabilité de ces activités, ils ont à cœur « d'informer sans décourager », pour reprendre l'expression de l'un d'entre eux. Ils invitent à la prudence les publics tentés par l'expérience, les encouragent à peser les avantages et inconvénients de ce « choix » : « Si un jeune se présente, on l'accompagne, mais on pose des questions : quelle sera l'issue de ce que tu vas faire ? » ; « On les reçoit, on les écoute, on les conseille, on les met en garde, on cherche des solutions ».

Les professionnels de l'insertion ont des interactions bien moins fréquentes avec ces publics qui les sollicitent peu. Lorsqu'ils les accueillent, ces professionnels font preuve du même pragmatisme et de la même attitude protectrice que leurs collègues opérant dans le champ de l'entrepreneuriat : « On n'est pas dans un jugement de valeur. Il faut partir du projet du jeune. Ça fait partie de leurs options professionnelles. On doit être attentifs à ce qu'ils aient conscience des risques et avantages. On peut avoir un point de vue personnel sur l'ubérisation, mais c'est autre chose d'accompagner un jeune vers l'autonomie, en pleine conscience ». Ce positionnement reste cependant assez rhétorique car ces professionnels rencontrent rarement ces publics et peuvent plus facilement s'en tenir à leurs principes pour élaborer leur point de vue, le plus souvent très négatif, sur ces nouvelles formes d'activité.

Les jeunes candidats aux métiers ubérisés tombent ainsi dans un double angle mort : celui de la professionnalité d'acteurs bousculés par cet objet hybride ; celui de la prise en charge, ensuite, car seuls quelques professionnels de l'entrepreneuriat mettent en place des actions d'accompagnement. Mais ni les directions nationales des structures rencontrées, ni les tutelles politiques locales n'ont stabilisé une doctrine à même de cadrer l'activité des professionnels sur le terrain. Ces derniers sont livrés à eux-mêmes pour appréhender un public qui n'est finalement la cible d'aucune action publique locale.



## 2. RACISATION ET TERRITORIALISATION DES TRAVAILLEURS DE PLATEFORMES DE SERVICE DE TRANSPORT EN FRANCE : UNE EXPLORATION STATISTIQUE

Malgré leurs réserves de principe et en dépit des liens ténus qu'ils entretiennent souvent avec les travailleurs de plateforme, les professionnels de l'insertion et de l'entrepreneuriat opérant dans les QPV sont les seuls acteurs institutionnels à être potentiellement confrontés au public jeune, masculin et racisé qui s'investit aujourd'hui dans les activités ubérisées liées au transport.

L'analyse des plateformes comme avatar du « capitalisme racial » est longtemps restée cantonnée aux travaux en langue anglaise<sup>27</sup>. La récente recherche de Sophie Bernard semble en confirmer sa pertinence pour le cas français. Au cours de son enquête menée à Paris, Londres et Montréal, elle a interrogé 39 chauffeurs VTC à Paris, dont 6 seulement n'étaient pas racisés (la totalité des chauffeurs interrogés à Londres étaient racisés, et tous sauf un à Montréal). Elle démontre que ce type d'emploi permet d'atténuer le déclassement lié à la non-reconnaissance des diplômes et de l'expérience professionnelle des primo-migrants. Pour les générations suivantes, il s'agit d'« échapper à leur assignation sociale et raciale et à des emplois salariés précaires non qualifiés ». L'autrice rappelle aussi qu'Uber a lancé en mai 2016 une campagne intitulée « 70 000 entrepreneurs » dans le cadre d'un partenariat avec Pôle emploi. En pratique, cette campagne a consisté à installer des points d'information sur la création « d'une entreprise de VTC » dans différentes communes populaires d'Île-de-France. « *Uber se tourne dorénavant vers les populations en difficulté des quartiers populaires, essentiellement racisées, pour accompagner son déploiement*, souligne Sophie Bernard, *ce qui lui permet de disposer d'un vivier conséquent de potentiels chauffeurs, tout en améliorant son image en se présentant comme un acteur central de la lutte contre le chômage* »<sup>28</sup>.

### UNE PART SIGNIFICATIVE DE LIVREURS PARMIS LES JEUNES HOMMES EN EMPLOI

Réalisée à partir des données de la base Sirene, notre analyse statistique montre que le phénomène d'ubérisation concerne en tout premier lieu les QPV en comparaison d'autres territoires. C'est le cas notamment des livreurs, dont la présence dans les QPV est cinq fois plus élevée que dans d'autres territoires. Si l'amplitude du phénomène varie selon la configuration socio-urbaine des territoires concernés, on constate une corrélation, à pauvreté et taux de chômage comparables, avec l'importance dans ces quartiers de la population étrangère.

Au 1<sup>er</sup> janvier 2022, plus de 230 000 personnes travaillaient en France pour des plateformes numériques en tant que livreurs ou chauffeurs de VTC. Parmi les 179 180 livreurs en activité en France à cette date, près d'un sur quatre (24 %) réside dans un QPV, alors que dans la population en emploi, seulement un travailleur sur vingt (5 %) habite dans un quartier prioritaire. Cette part est donc cinq fois plus élevée parmi les livreurs. De même, parmi les 52 710 chauffeurs en activité à la même date, près d'un sur cinq (19 %) vit dans un QPV.

La croissance de ces activités a connu une accélération exponentielle avec la pandémie du Covid, plus encore dans les QPV que dans les autres quartiers s'agissant des livreurs. De fait, entre janvier 2019 et juin 2022, le nombre de livreurs dans les quartiers populaires a été multiplié par 6,7 (contre 5,2 hors de ces quartiers), tandis que le nombre de chauffeurs a été multiplié par 1,5 dans les QPV contre 1,8 hors de ces quartiers.

La part de livreurs et de chauffeurs dans la population active est cependant variable d'un QPV à l'autre. Ces contrastes sont parfois saisissants. Le quartier du Sillon de Bretagne à Saint-Herblain (Nantes Métropole) compte par exemple un livreur pour trois travailleurs (32 %) ; en ne retenant que la population active masculine en emploi, nous y dénombrons quatre livreurs pour dix travailleurs en 2022 (41 %). Pour produire une estimation rigoureuse de l'importance prise par cette économie dans les QPV, il convient en effet de rapporter la part des travailleurs concernés

non pas à la population active globale, mais à la population masculine qui est la plus concernée par ce type d'activité<sup>29</sup>.

Au sein de cette population masculine, la part des jeunes de moins de 25 ans apparaît importante, même si les enquêtes réalisées auprès de livreurs donnent des estimations variables: un enquête pour Uber Eats révèle que 54 % des livreurs ont moins de 26 ans<sup>30</sup> ; une étude de l'Université Toulouse Jean Jaurès indique 69 % de moins de 25 ans<sup>31</sup> ; celle de l'Université Gustave Eiffel indique 22,4% de moins de 25 ans, mais 59,3 % de moins de 30 ans<sup>32</sup>.

Moins nombreux en valeur absolue, et moins nombreux à résider en QPV, on sait par ailleurs que les chauffeurs sont nettement plus âgés, en moyenne, que les livreurs (selon une enquête de l'Observatoire national des transports publics, 13 % seulement des chauffeurs VTC avaient moins de 30 ans en 2021)<sup>33</sup>.

### UN LIEN FORT AVEC L'IMMIGRATION

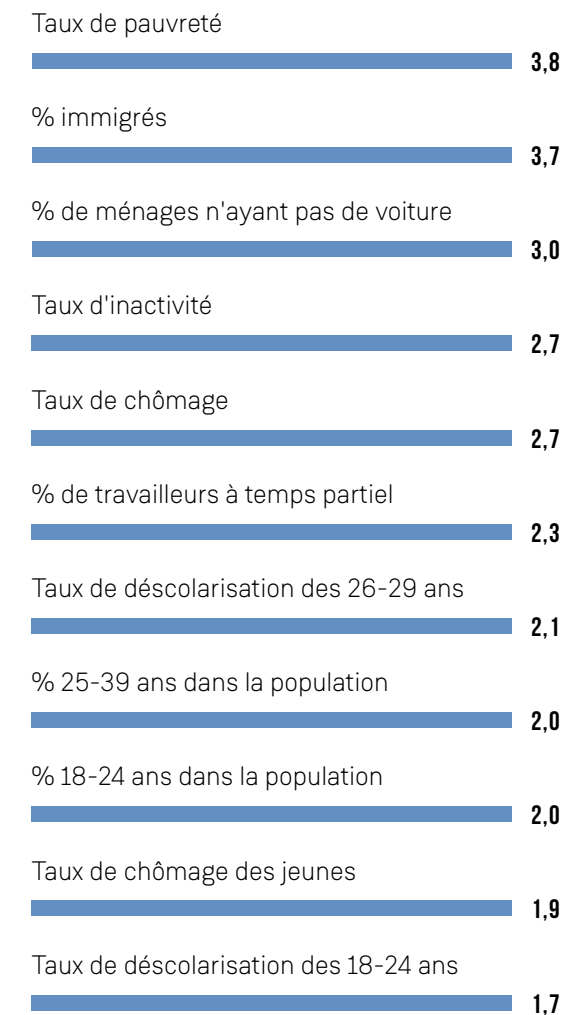
Ce sont dans les quartiers où le taux de pauvreté et la part d'immigrés sont les plus élevés que nous retrouvons le plus de livreurs œuvrant pour des plateformes parmi les travailleurs (graphique 1).

Ce graphique ne permet pas, cependant, de connaître l'effet propre de chacune des variables sur la part des livreurs car ces variables sont corrélées entre elles. Ainsi le taux de pauvreté peut par exemple être lié au taux de chômage. Une technique de modélisation statistique permettant d'observer l'influence de chacune de ces variables « toutes choses égales par ailleurs » a été mobilisée, en simulant ce qui se passerait si toutes les autres variables étaient constantes. Les variables prises en compte concernent les caractéristiques sociodémographiques des habitants mais aussi l'environnement urbain où les quartiers sont implantés.

Les résultats obtenus permettent de classer les variables selon leur niveau d'influence sur la part de livreurs. Il en ressort que les facteurs les plus associés à la présence de livreurs sont, par ordre décroissant, la part d'immigrés dans

GRAPHIQUE 1

Part des livreurs parmi les travailleurs selon les caractéristiques des quartiers



Source : Sirene, 2022 – Traitements ©Compas.

Lecture : le graphique ci-dessus isole les 10 % des quartiers où différentes variables sont les plus représentées et propose un ratio exprimant la concentration des livreurs par rapport aux autres quartiers.

Dans les 10 % des quartiers où la part d'immigrés est la plus élevée, il y a 3,7 fois plus de livreurs parmi les travailleurs que dans les autres quartiers.

le quartier, le taux de pauvreté du quartier<sup>34</sup>, la part de ménages disposant d'une voiture dans le quartier, la part des jeunes cadres dans l'agglomération où est situé le quartier et la part des jeunes (18-24 ans) et (25-39 ans) dans cette même agglomération.

Ces résultats permettent de valider l'hypothèse du caractère racisé de l'activité de livreur, et du poids très important de la variable migratoire dans le développement de cette activité. Ils posent à ce titre la question des discriminations sur le marché du travail. Tout se passe en effet comme si la proportion de livreurs relevait, à taux de chômage et de pauvreté constants, d'un arbitrage, de la part des travailleurs, entre salariat et auto-entrepreneuriat au profit du second. On peut penser que l'origine immigrée, qui constitue le facteur le plus associé à la présence de livreurs dans un quartier, explique pour partie cet arbitrage : plus discriminés, les travailleurs immigrés et leurs descendants (non comptabilisés dans nos données) semblent plus susceptibles de préférer ce type d'activité dans laquelle ils ne sont pas confrontés à l'obstacle du processus de recrutement et à ses biais discriminatoires.

### 3- L'UBÉRISATION PERMET-ELLE DE POSER UN REGARD DIFFÉRENT SUR L'EMPLOYABILITÉ DES JEUNES DE QUARTIERS POPULAIRES ?

L'exploration statistique démontre qu'une part importante du contingent des prestataires opérant sur les plateformes sont recrutés parmi les jeunes issus de quartiers ségrégués. Ce segment de la jeunesse est le plus exposé au chômage car il subit la double pénalité de faibles niveaux de qualifications et des discriminations ethno-raciales. La ligne de clivage ne sépare pas ici les professionnels de l'insertion d'un côté et celles ou ceux de l'entrepreneuriat de l'autre. Elle s'organise plutôt autour de deux lectures contradictoires des difficultés d'accès à l'emploi des jeunes, auxquelles les acteurs des deux mondes peuvent adhérer alternativement, y compris à l'intérieur d'un même discours : celle qui met l'accent sur leur déficit d'employabilité, imputé tout à la fois à un déficit de qualifications et de compétences, et celle qui insiste sur les stéréotypes et préjugés qui fondent les pratiques discriminatoires des recruteurs.

La catégorie de l'employabilité n'oriente pas seulement vers les déficits de qualifications telles que validées par un diplôme, mais vers l'appréciation d'un ensemble de compétences se rapportant davantage à un « savoir-être » qu'à des savoirs théoriques<sup>35</sup>. L'inemployabilité ne désigne donc pas seulement l'écart aux attendus du monde du travail, mais une extériorité à ses normes : « codes vestimentaires », « désinvolture », « indiscipline », « agressivité », « manque de fiabilité », etc. s'ajoutent au manque de qualifications, objectivées par des titres scolaires, pour justifier une fermeture des portes de l'emploi aux jeunes réputés en manque de savoir-être.

Cette question intéresse particulièrement l'objet de cette recherche car la catégorie du « savoir-être », ou plus exactement son absence, est largement construite en référence à une vision stéréotypée de la jeunesse des quartiers populaires. Fortement mobilisée dans les pratiques des recruteurs et des opérateurs d'insertion, elle est un motif central de la mise à l'écart des jeunes de ces

quartiers sur le marché du travail<sup>36</sup>. De fait, une partie des professionnels interrogés dans les enquêtes locales épouse pleinement le discours de l'employabilité pour en faire un facteur essentiel des difficultés d'accès à l'emploi de leurs publics issus des QPV.

L'enquête révèle pourtant un fait inattendu : la majorité des professionnels interrogés porte un regard critique sur la notion d'employabilité et fait preuve d'une réelle perplexité devant la focalisation sur cet objet. Localement, cette perplexité s'observe surtout chez les acteurs du volet socioéconomique de la politique de la ville. On retrouve ici la trace de la diffusion d'une lecture des quartiers au prisme de leurs ressources plutôt que de leurs déficits. Ces professionnels ne nient pas que la faiblesse des *soft skills* et une moindre maîtrise des codes du monde du travail puissent handicaper les jeunes dans leur parcours d'insertion. Mais, dans leur majorité, ils relativisent largement le poids de ce facteur et déplorent un manque de reconnaissance des compétences des jeunes, ne permettant pas aux entreprises d'identifier des salariés potentiels dans ces quartiers. Ce sont donc les critères de recrutement qui seraient à interroger, bien plus que les compétences des jeunes. Parmi ces critères, la toute-puissance du diplôme est l'un des plus cités.

Si la portée de la notion d'employabilité est bel et bien relativisée dans certains discours, rares sont cependant les professionnels à adhérer pleinement à une lecture alternative qui insisterait cette fois sur les barrières dressées par les employeurs eux-mêmes. De nombreux travaux suggèrent pourtant que le traitement inégal de candidats présentant des qualifications égales est le résultat des stéréotypes et préjugés des recruteurs qui, au-delà de l'appréciation des qualifications, jettent un regard différencié sur les compétences des candidats à l'emploi en fonction de stéréotypes ethno-raciaux qui recouvrent en grande partie des catégories territoriales<sup>37</sup>.

Les discours des professionnels oscillent en fait entre les deux lectures, comme s'ils ne parvenaient pas à stabiliser leur propos en prenant appui sur l'une d'entre elles. Lorsqu'on leur demande si les difficultés d'insertion des

jeunes doivent être attribuées aux pratiques discriminatoires des entreprises ou aux attitudes des jeunes, beaucoup répondent que ces difficultés relèvent d'un « mix » entre handicaps individuels et discriminations. Ce type de raisonnement est circulaire, pour ne pas dire aporétique : les entreprises seraient « coupables » de discriminations, mais celles-ci s'expliqueraient par la non-maîtrise des « codes » par les jeunes. D'un côté, la sélection serait le reflet de stéréotypes porteurs d'injustices, mais de l'autre elle serait rationnelle car les jeunes ne mettraient pas en œuvre les savoir-être requis.

#### LES TRAVAILLEURS DE PLATEFORME : UNE POPULATION SOUS-QUALIFIÉE... ET COMPÉTENTE

Les professionnels interrogés sont prompts à attribuer aux travailleurs de plateforme toute une série de compétences pratiques : « endurance », « résistance au stress », « rigueur », « propreté », « ponctualité », « patience », « sens de l'accueil, de la relation et du respect », « désamorçage de conflits », « capacité à se repérer dans l'espace », « adaptabilité », « agilité », « souplesse », « vigilance », « autonomie », « organisation », « sens de l'initiative », « sens des responsabilités et de l'effort », etc.

Outre les compétences techniques liées à la conduite, à l'entretien des véhicules ou à l'usage d'applications digitales, les professionnels de l'entrepreneuriat insistent sur les compétences gestionnaires à déployer pour l'exercice de ces activités : « Il faut des compétences commerciales, de relation avec le client, peut-être aussi des compétences linguistiques pour les touristes, faire la gestion d'entreprise : calculer les prix de revient, les marges... Et ils sont obligés d'acquérir des compétences administratives... ». Dans le droit fil de leur référentiel méritocratique, ces professionnels évoquent aussi des compétences acquises « sur le tas », ce qui témoigne tout à la fois d'une faculté d'adaptation des travailleurs de plateformes et des vertus pédagogiques de leur activité.

Certains professionnels émettent cependant un bémol, considérant que seuls les chauffeurs VTC auraient la capacité de déployer ces

diverses compétences, en même temps qu'ils pourraient faire état de qualifications puisqu'ils doivent désormais se soumettre à un examen. Dans certains discours, les livreurs à deux-roues sont au contraire décrits en termes misérabilistes. Cependant, une partie des professionnels estime que même les livreurs manifestent des compétences dans le cadre de leur activité, partant du principe que toute activité requiert des compétences, même minimales.

Quoi qu'il en soit, les aptitudes révélées par le travail de plateforme sont constitutives d'un savoir-être, ce qui semble contredire la présomption d'inemployabilité pesant sur les jeunes des quartiers populaires. Ces aptitudes accréditent l'hypothèse qu'une partie au moins des jeunes concernés ne sont pas parvenus à valoriser leurs compétences (même latentes) sur le marché du travail classique, en partie à cause des biais discriminatoires des recruteurs et des opérateurs d'insertion.

Même s'ils s'orientent rarement vers une lecture de l'ubérisation en termes ethno-raciaux, parce qu'habités à œuvrer dans le contexte « *color-blind* » des politiques publiques françaises, les professionnels interrogés ne peuvent que prendre acte du caractère extrêmement ségrégatif, au plan ethno-racial, des activités ubérisées. Ils tendent à expliquer ce phénomène par la quasi-absence de barrières à l'entrée dans le travail de plateforme : « *On est à 100 % sur de la diversité. Uber ne discrimine pas* » ; « *Uber a compris le sourcing : ils font des campagnes pour aller dans les quartiers. Ils ne regardent ni la couleur, ni la religion, ils prennent tout le monde* » ; « *Ces publics connaissent des discriminations ou des formes laborieuses d'entrée en emploi. Mais avec les plateformes, il y a une forme d'immédiateté sans trop d'étapes de sélection. Il n'y a pas de prérequis sur les diplômes, c'est juste l'énergie qu'on peut y mettre* ».

Parmi les personnes enquêtées, certaines n'excluent donc pas la possibilité d'une corrélation entre barrières discriminatoires et pratiques entrepreneuriales, à l'instar des résultats d'enquêtes sociologiques qui tendent à établir un lien entre le choix de

la voie entrepreneuriale et l'expérience des discriminations<sup>38</sup>. Mais les professionnels interrogés soulignent avant tout la position d'ignorance dans laquelle ils se trouvent. L'invisibilité des discriminations est au cœur de leurs propos. Qu'il émane ou non des publics eux-mêmes, le silence qui entoure les discriminations constitue un obstacle à la mise en œuvre d'un accompagnement adéquat où il s'agirait par exemple de traiter les conséquences, notamment psychologiques, des discriminations. Quant aux actions de prévention et de lutte contre les discriminations opérées par les recruteurs et les intermédiaires de l'emploi, elles sont quasi inexistantes dans la panoplie de leurs outils, lesquels restent focalisés sur le renforcement de l'employabilité des publics.

#### UN CAPITAL D'EXPÉRIENCES PERMETTANT DE RAPATRIER LES TRAVAILLEURS DE PLATEFORME VERS LE « VRAI » ENTREPRENEURIAT OU VERS LE « VRAI » SALARIAT ?

Les professionnels interrogés perçoivent les dangers d'un capitalisme de plateforme qui s'apparente pour eux à un « miroir aux alouettes ». Compte tenu des mauvaises conditions de travail et de rémunération, avec des possibilités quasi nulles d'évoluer à l'intérieur des plateformes, les professionnels de l'accompagnement ne voient aucune bonne raison de s'y maintenir de façon prolongée. L'enjeu de l'accompagnement revient alors à aider ces jeunes à construire des parcours « post-plateformes », c'est-à-dire à les « arracher » aux plateformes pour les réinscrire dans des parcours d'insertion conduisant soit au « vrai » entrepreneuriat, soit au « vrai » salariat.

Si une partie des professionnels fonde des espoirs sur la possibilité que l'expérience du travail ubérisé soit un « déclencheur », une « passerelle », une occasion de « rebondir », les doutes concernant les perspectives de construction de parcours « post-plateformes » s'expriment avec le plus de force au sujet des livreurs en deux-roues. Une partie des professionnels associe fortement les livreurs à la clandestinité et à l'illégalité. Le travail de plateforme les condamnerait à s'enfermer dans des réseaux communautaires, sans

espoir d'accéder à un autre type d'emplois en attendant une hypothétique régularisation administrative. En l'état, et s'ils sont majeurs, leur situation ne permet pas d'envisager un accompagnement et ils resteront si l'on peut dire livrés à eux-mêmes.

Plus souvent en relation avec les travailleurs de plateformes, mais principalement avec des chauffeurs VTC, le « monde des professionnels de l'entrepreneuriat » est davantage confiant que le « monde des généralistes de l'insertion » dans la possibilité d'accompagner ce public dans la construction d'un parcours. Malgré toutes les limites de l'ubérisation que soulignent les professionnels de ce secteur, certains considèrent que la nature « quasi entrepreneuriale » du travail de plateforme peut constituer une antichambre pour accéder au « véritable » entrepreneuriat, lequel suppose de rechercher une clientèle de manière autonome et, à terme, de créer une flotte de véhicules dont ils seront cette fois les vrais patrons. S'extraire des plateformes devient alors une condition impérative pour réussir son projet entrepreneurial. Cependant, comme beaucoup de ces professionnels de l'accompagnement à l'entrepreneuriat voient dans les travailleurs de plateforme des « entrepreneurs sans vocation », ils s'attendent à ce qu'une partie d'entre eux rejoignent le salariat.

Pour le secteur de l'insertion, l'enjeu premier est la (re)connexion avec un public largement invisible. Si le contact est établi, l'autre enjeu est de mobiliser les outils d'accompagnement permettant de valoriser le capital d'expériences acquis par ces jeunes. La vision optimiste de la construction de parcours qui rapatrierait les jeunes vers le salariat, est portée par celles et ceux qui estiment que la méthodologie de l'insertion – partir du projet du jeune, l'aider à mettre ses atouts en valeur et l'accompagner dans sa montée en compétences jusqu'à ce qu'il trouve un emploi en adéquation avec ses qualifications et aptitudes – peut s'appliquer à ces jeunes comme à tout jeune : « *À nous de faire en sorte qu'ils puissent capitaliser et valoriser cette expérience. Toutes les expériences des jeunes sont bonnes à prendre. Ils ont tout un tas de compétences qu'ils acquièrent avec le temps.*

*C'est notre rôle d'utiliser les expériences dans un parcours* » (directrice de Mission locale) ; « *Dans tout métier il y a des passerelles, je ne vois pas pourquoi il n'y en aurait pas pour ces métiers. Pôle emploi peut les aider à valoriser les compétences acquises dans ces métiers, et à compléter ces compétences par d'autres compétences en vue de leur remise à niveau* » (agent de Pôle emploi).

On note dans ce dernier propos un glissement de la question des compétences vers celle des qualifications. Si les acteurs de l'insertion sont majoritairement confiants dans leur capacité à valoriser des compétences et des expériences, le thème de l'employabilité a vite fait de resurgir au travers d'objectifs de qualifications et de certifications qu'il s'agit de renforcer en tant que composantes essentielles, sinon primordiales, de l'employabilité de ces jeunes. Pour de nombreux professionnels de l'insertion, il semble qu'il n'y ait point de salut en dehors de formations qualifiantes envisagées comme les préalables à une intégration réussie et durable au monde du salariat, comme dans ce témoignage : « *Il peut y avoir un transfert de compétence, mais c'est pas suffisant pour accéder à l'emploi. Il faut des qualifications. L'expérience de VTC peut permettre d'intégrer une formation, mais pas directement certains emplois. Chauffeur VTC, c'est une solution pour certains, mais dans notre démarche on va plutôt ouvrir le champ des possibles en donnant la possibilité de choisir un métier où ils obtiennent des diplômes et des certifications. (...) En France, malheureusement, si on n'a pas le niveau, on ne peut pas accéder à l'emploi où la qualification est nécessaire. Aujourd'hui, pour un jeune, il y a tellement d'autres possibilités de se stabiliser sur des métiers plus valorisants [qu'une activité ubérisée]. J'aurais envie d'accompagner un jeune sur une montée en compétences, sur de la formation et avoir des perspectives d'intégration plus durable dans l'emploi (...) plutôt que de répondre à une envie rapide d'obtenir une rémunération* ».

Envisagée sous l'angle des qualifications, la « remise à niveau » des jeunes revient donc à leur proposer de suivre un véritable « parcours du combattant », constitué en étapes réglées et dont l'occupation d'un emploi salarié durable



constitue en quelque sorte le « graal », comme l'explique la même interlocutrice : « *Les emplois qu'on propose pour les petits niveaux de qualification ne sont pas non plus très... Il y a des étapes à franchir sur des emplois moins valorisants, sur du temps partiel, avec des contraintes. Mais s'ils font ce passage nécessaire...* ».

Il est permis de douter de l'attractivité de cette offre d'insertion, très progressive, pour des jeunes qui, précisément, recherchent une formule d'insertion rapide. Des acteurs du champ de l'insertion doutent ainsi de l'adéquation entre cette offre, qui multiplie les préalables à l'emploi, et les dispositions des jeunes, à l'instar de cette directrice d'une Mission locale : « *Il y a le discours "on les prépare, on les prépare", alors qu'en fait si ça intéresse le jeune, il se lève à 5 heures du matin. Tout ça c'est le produit d'un discours stigmatisant... Et les politiques n'aident en rien... Uber, c'est bien la preuve que les jeunes peuvent s'adapter* ».

Seule solution pour sortir de ce dilemme : mettre en valeur des compétences plutôt que des qualifications, tout en invitant les entreprises à changer de regard sur ces jeunes. Mais pour certains professionnels, le pari ne semble pas gagné : « *Il faudrait qu'ils puissent le valoriser. C'est une vraie plus-value, mais je ne sais pas comment ce serait perçu dans le monde des entreprises. Les professionnels de l'insertion en Seine-Saint-Denis, je pense qu'il n'y a pas de problème pour eux, ils s'adaptent bien au public qu'ils reçoivent. Mais je ne sais pas comment ce serait perçu par les employeurs qui regardent un C.V.* ».

## CONCLUSION

La question centrale de cette recherche concernait les répercussions du développement du travail ubérisé dans les quartiers populaires sur les représentations et pratiques des professionnels de jeunesse opérant dans les champs de l'insertion et de l'accompagnement vers l'entrepreneuriat. Ces professionnels sont confrontés à une forme atypique d'activité, décalée de leurs catégories habituelles d'intervention parce qu'elle ne relève ni vraiment du travail indépendant, ni vraiment de l'activité salariée.

Les jeunes candidats au travail ubérisé tendent à échapper aux dispositifs d'accompagnement car ceux-ci, configurés pour l'entrepreneuriat ou le salariat, ne répondent pas à leurs besoins et leurs attentes. Les jeunes s'en dispensent d'autant mieux que les démarches sont simples à effectuer pour opérer sur une plateforme. Cette situation fait basculer ces publics dans un double angle mort de l'accompagnement : un angle mort de la prise en charge pour les professionnels de l'insertion confrontés à des publics qui passent très largement « sous leurs radars » ; un angle mort de la professionnalité s'agissant des acteurs de l'entrepreneuriat qui peinent à établir des repères et des critères pour régler leur intervention en direction de ces autoentrepreneurs qui ne seraient pas de « vrais » entrepreneurs.

Non seulement le travail sur plateforme échappe aux catégories d'intervention des professionnels, en subvertissant le clivage entre travail indépendant et travail salarié, mais il induit un brouillage de la perception des causes du phénomène, et donc des réponses à lui apporter : l'ubérisation s'explique-t-elle par un déficit d'employabilité des travailleurs de plateforme sur le marché du travail classique, sachant pourtant que les jeunes manifestent des compétences et des capacités d'adaptation en accédant à ce type d'activité ?

Ou bien a-t-elle pour origine un fonctionnement discriminatoire du marché du travail, auquel cas les instruments d'action des professionnels sont inappropriés ?

Alors même que les professionnels voudraient détourner les jeunes des métiers ubérisés, ou envisagent a minima ces activités comme une étape provisoire dans un parcours, leurs propositions d'accompagnement se révèlent en partie inadéquates pour ce public. Si l'accompagnement vers un « vrai entrepreneuriat » semble crédible pour certains chauffeurs VTC dotés d'un véritable « éthos entrepreneurial », il s'avère probablement inadapté pour une majorité d'« entrepreneurs sans vocation ». L'accompagnement vers un « vrai salariat » est la perspective privilégiée par les opérateurs d'insertion, mais cette perspective reste très théorique face à une population d'« invisibles » sans doute peu désireux de s'engager dans un « parcours du combattant » d'une insertion qui reste adossée à une exigence d'employabilité comme préalable à l'emploi.

Plutôt que de chercher à les « arracher » aux plateformes, ce qui s'apparente à une posture rhétorique plus qu'à des pratiques concrètes, la véritable solution pour les jeunes travailleurs des plateformes passe sans doute par une transformation des conditions de travail au sein même des plateformes sur lesquelles ils n'ont pas tous un regard aussi critique que celui des professionnels. Mais cette perspective est hors de portée des professionnels de terrain. Elle reste tributaire d'une volonté politique, nationale et européenne, de régulation des plateformes qui, à l'évidence, fait aujourd'hui défaut.

# NOTES

<sup>1</sup> « En direct de Mediapart » : Emmanuel Macron face à la rédaction de Mediapart, Interview du 3 novembre 2016.

<sup>2</sup> Dans la suite de ce texte, l'acronyme « QPV » (quartiers de la politique de la ville) est utilisé pour désigner ces espaces. La recherche portant sur l'action publique et sa mise en œuvre, cette dénomination doit être retenue parce qu'elle circonscrit administrativement la géographie des politiques publiques destinées aux quartiers populaires.

<sup>3</sup> La non-utilisation de l'écriture inclusive (avec le point médian) est une règle éditoriale de l'éditeur, pour des raisons d'accessibilité, non le choix de l'équipe de recherche. Le rapport dont est tirée cette synthèse a été intégralement rédigé dans le respect de l'égalité grammaticale entre le féminin et le masculin.

<sup>4</sup> Nick Srnicek, *Capitalisme de plateforme : l'hégémonie de l'économie numérique*, Montréal, Lux Éditeur, 2018.

<sup>5</sup> Patrick Cingolani, *La colonisation du quotidien : dans les laboratoires du capitalisme de plateforme*, Paris, Amsterdam Éditions, 2021.

<sup>6</sup> Alex Rosenblat, *Uberland : How Algorithms are Re-Writing the Rules of Work*, Berkeley, University of California Press, 2018.

<sup>7</sup> Juan Sebastián Carbonell, *Le futur du travail*, Paris, Éditions Amsterdam, 2022.

<sup>8</sup> Nick Srnicek, *op. cit.*

<sup>9</sup> Nicholas Croce, « Interrogating the Interaction between Relative Surplus Population and Forms of Economic Production : A Case Study on Platform Capitalism », *International Social Science Review*, 2020, 96 :21.

<sup>10</sup> À propos du marché du travail américain, voir par exemple : Arun Sundararajan, *The Sharing Economy : The End of Employment and the Rise of Crowd-based Capitalism*, Cambridge, MIT Press, 2016. Gerald Davis, *The Vanishing American Corporation : Navigating the Hazards of a New Economy*, Oakland, Berrett-Koehler Publishers, 2016.

<sup>11</sup> Juan Sebastián Carbonell, *op. cit.*

<sup>12</sup> Les personnes racisées sont les personnes qui appartiennent de manière réelle ou supposée à un des groupes ayant subi un processus de racisation. En sociologie, la racisation est le processus par lequel

certaines personnes sont assignées à une catégorie raciale (à comprendre comme une construction sociale et non une réalité biologique). En droit, les personnes racisées sont exposées aux discriminations liées à l'origine du fait de « leur appartenance ou de leur non appartenance, vraie ou supposée, à une ethnie, une Nation, ou une prétendue race » (article 225-1 du code pénal).

<sup>13</sup> Saskia Sassen, *The Global City : New York, London, Tokyo*, Princeton, Princeton University Press, 2001.

<sup>14</sup> Voir par exemple : Moritz Altenried, « Mobile Workers, Contingent Labour : Migration, the Gig Economy and the Multiplication of Labour », *Environment & Planning A : Economy and Space*, 2021 ; Dalia Gebrial, « Racial Platform Capitalism : Empire, Migration and the Making of Uber in London », *Environment and Planning A : Economy and Space*, 2022.

<sup>15</sup> Voir le rapport du Défenseur des droits (2020), *Discriminations et origines : l'urgence d'agir*, juin.

<sup>16</sup> Veena Dubal, « The New Racial Wage Code », *Harvard Law & Policy Review*, 2021, 15, 2

<sup>17</sup> Sophie Bernard, *#Ubérésés. Le capitalisme racial de plateforme*, Paris, Presses universitaires de France, 2023.

<sup>18</sup> Le Système national d'identification et du répertoire des entreprises et de leurs établissements (Sirene) est utilisé pour l'identification des entreprises. À ce titre, il identifie des sociétés, des organismes publics, des associations, des commerçants, des artisans, des professions libérales, des micro-entrepreneurs.

<sup>19</sup> L'analyse multivariée repose sur 12 variables caractérisant les quartiers : taux de pauvreté, taux de chômage, taux de chômage des jeunes (15-24 ans), taux d'inactivité des 15-64 ans, part des travailleurs à temps partiel, part d'immigrés, part des ménages possédant une voiture, déscolarisation des 26-29 ans, déscolarisation des 18-24 ans, part des 25-39 ans dans la population, part des 18-24 ans dans la population, nombre d'habitantes et d'habitants du quartier. Nous avons également introduit 4 caractéristiques des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), se rapportant aux clients potentiels des plateformes : nombre d'habitants, part des 18-24 ans dans la population, part des 25-39 ans dans la population, part de jeunes cadres (25-44 ans).

<sup>20</sup> Les résultats de cette étude statistique ont fait l'objet d'une publication : Hugo Botton, « L'ubérisation des quartiers populaires », *Zoom pour agir*, 2022, 27.

<sup>21</sup> La notion de « monde » renvoie au modèle théorique des « économies de la grandeur » de Luc Boltanski et Laurent Thévenot, qui constitue le modèle interprétatif sur lequel s'adosse cette analyse. Ce modèle établit que les acteurs sociaux s'orientent et agissent en fonction de conceptions partagées du *bien commun*, leur permettant de rendre leur action justifiable. Ces conceptions sont multiples et s'organisent en registres argumentatifs distincts et concurrents, appelés des « cités », auxquels correspondent des « mondes de la pratique », constitués d'usages, de routines, d'institutions et d'instruments d'action cohérents avec leur cité de référence. Ces « mondes » et ces « cités » entretiennent entre eux des rapports de tension puisque qu'ils et elles sont sous-tendus par des conceptions différentes du bien commun, c'est-à-dire des conceptions concurrentes du contrat social et de la forme légitime du lien social. Boltanski L. et Thévenot, L. (1991), *De la justification : les économies de la grandeur*, Paris, Gallimard.

<sup>22</sup> Angelica Trindade-Chadeau, *L'incitation à l'entrepreneuriat des jeunes dans des quartiers de la politique de la ville (QPV) : étude exploratoire*, Rapport pour l'Injep, 2019.

<sup>23</sup> Robert Castel, *Les Métamorphoses de la question sociale : Une chronique du salariat*, Paris, Fayard, 1995.

<sup>24</sup> Luc Boltanski, Ève Chiapello, *Le nouvel esprit du capitalisme*, Paris, Gallimard, 1999.

<sup>25</sup> Danièle Linhart D, *La comédie humaine du travail. De la déshumanisation taylorienne à la sur-humanisation managériale*, Toulouse, Érès, 2017.

<sup>26</sup> Michel Foucault, *Naissance de la biopolitique. Cours au Collège de France 1978-1979*, Paris, Gallimard, 2004.

<sup>27</sup> Veena Dubal, *op. cit.* ; Dalia Gebrial, *op. cit.*

<sup>28</sup> Sophie Bernard, *op. cit.*

<sup>29</sup> Toutes les enquêtes réalisées sur le sujet indiquent une proportion d'hommes supérieure à 90 % aussi bien parmi les chauffeurs VTC que parmi les livreurs.

<sup>30</sup> <https://www.uber.com/fr/newsroom/uber-eats-un-tremplin-pour-les-livreurs/>

<sup>31</sup> Romane Liébaud et al., *Le cas des livreurs inscrits au sein de plateformes : quels risques et enjeux pour ces nouveaux travailleurs indépendants ?*, Mémoire de Master 1, UFR de Psychologie, Université Toulouse Jean Jaurès (non daté).

<sup>32</sup> Laetitia Dablanç, *Étude sur les livreurs des plateformes de livraison instantanée à Paris et en petite couronne*, Chaire Logistics City, Université Gustave Eiffel, juin 2022.

<sup>33</sup> <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/les-chauffeurs-des-plateformes-vtc-en-2021-premiers-resultats>.

<sup>34</sup> Revenus inférieurs à 60 % du revenu médian.

<sup>35</sup> Sophie Ebersold, *La naissance de l'inemployable : ou l'insertion aux risques de l'exclusion*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2001.

<sup>36</sup> Sarah Mazouz, « Le profil de l'emploi. L'accompagnement des jeunes dans une mission locale », in Didier Fassin et al., *Juger, réprimer, accompagner. Essai sur la morale de l'État*, Paris, Le Seuil, 2013 ; Grégory Giraudo-Baujeu, « "Ce n'est pas de la discrimination, c'est l'expérience du recrutement !" : Acteurs du recrutement en agence d'intérim et en mission locale », *Agora débats/jeunesses*, 2020, 85.

<sup>37</sup> Linda Hamilton Krieger, *Un problème de catégories. Stéréotypes et lutte contre les discriminations*, Paris, Sciences Po, French-American Foundation, 2008 ; Emmanuel Quernez, « "Fournir les codes de l'entreprise à ceux qui en sont éloignés" : construction et mitigation d'un risque socio-racial », *Les Cahiers de la LCD*, 2018, 1, 6.

<sup>38</sup> Emmanuelle Santelli, « Les jeunes de banlieue d'origine maghrébine : entre galère et emploi stable, quel devenir ? », *Revue européenne des migrations internationales*, 2007, 23-2 ; Loréna Clément, « Entreprendre en quartier prioritaire : un acte de libération ? Le cas des entrepreneurs accompagnés en quartier prioritaire de la politique de la ville », in O. Torrès et E. Fimbel (dir.), *Les faces cachées de l'entrepreneuriat*, Caen, EMS Éditions, 2020 ; Julien Talpin, Hélène Balazart, Marion Carrel et al., *L'épreuve de la discrimination : enquête dans les quartiers populaires*, Paris, Puf2021, 420 p.







Dans le cadre de ses missions confiées par la Loi organique du 29 mars 2011, le Défenseur des droits soutient des travaux d'études et de recherches intéressant ses différents champs de compétence :

- la défense et la promotion des droits des usagers des services publics ;
- la défense et la promotion des droits de l'enfant ;
- la lutte contre les discriminations et la promotion de l'égalité ;
- le respect de la déontologie par les personnes exerçant des activités de sécurité ;
- l'orientation et la protection des lanceurs d'alerte.

La collection Éclairages se propose de mettre à disposition des spécialistes, des décideurs, des professionnels comme du public le plus large, les synthèses des travaux menés par des équipes de recherche pluridisciplinaires et indépendantes pour le compte de l'institution. Elle a vocation à éclairer le débat public et documenter les enjeux de l'intervention du Défenseur des droits.